UNIVERSITÉ DE NANCY. — FACULTÉ DE DROIT

LA CONDITION ÉCONOMIQUE & SOCIALE

DES

MARINIERS DU NORD

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE PAR

Adrien LEGRAND

L'acte public sera soutenu le *Samedi 16 Avril 1910*,
à 4 heures du soir.

Président : M. GARNIER, Professeur.
Suffragants : MM. BROCARD, Agrégé.
NAST, Chargé de cours.

IMPRIMERIE DU **Journal de Merville**
L. LOÏEZ
11, rue Croisée, Merville (Nord).

1910

LA CONDITION ÉCONOMIQUE & SOCIALE

DES MARINIERS DU NORD

UNIVERSITÉ DE NANCY. — FACULTÉ DE DROIT

LA CONDITION ÉCONOMIQUE & SOCIALE

DES

MARINIERS DU NORD

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE PAR

Adrien LEGRAND

L'acte public sera soutenu le *Samedi 16 Avril 1910*,
à 4 heures du soir.

ACAD.
LILLE BAT.
BIBL.

Président : M. GARNIER, Professeur.
Suffragants : MM. BROCARD, Agrégé.
NAST, Chargé de cours.

IMPRIMERIE DU **Journal de Merville**
L. LOÏEZ
11, rue Croisée, Merville (Nord).

1910

FACULTÉ DE DROIT DE NANCY

Doyen : M. Binet, I. ✪.

Doyen honoraire : M. Blondel, ✻, I. ✪.

Doyen honoraire et Professeur honoraire : M. Lederlin, ✻, I. ✪.

MM. Blondel, ✻, I. ✪, Professeur de Code civil.

Binet, I. ✪, Professeur de Code civil et Chargé du Cours d'Enregistrement, Doyen.

Garnier, I. ✪, Professeur d'Économie politique et Chargé du Cours de Législation financière.

Beauchet, I. ✪, Professeur de Procédure civile, Chargé du Cours de Procédure civile (Voies d'exécution), et Chargé du Cours de Législation et Économie coloniales.

Bourcart, ✻, I. ✪, Professeur de Droit commercial et Chargé d'un Cours de Droit commercial (Licence).

Gavet, I. ✪, Professeur d'Histoire du Droit, Chargé du Cours d'Histoire du Droit privé, du Cours de Droit naturel et du Cours d'Histoire du Droit et des Institutions juridiques de l'Est.

Chrétien, I. ✪, Professeur de Droit international public et privé, et Chargé du Cours de Droit international public (Doctorat).

Carré de Malberg, I. ✪, Professeur de Droit public et constitutionnel et Chargé des Cours de Droit public (Licence) et de Droit public et Droit constitutionnel comparé (Doctorat).

Gény, I. ✪, Professeur de Code civil et Chargé du Cours de Droit civil approfondi (Doctorat).

Michon, I. ✪, Professeur de Droit romain et Chargé du Cours d'Histoire du Droit public.

Brocard, Agrégé et Chargé d'un Cours d'Économie politique (Licence), d'un Cours d'Economie politique (Doctorat) et du Cours d'Histoire des Doctrines économiques.

Rolland, Agrégé et Chargé d'un Cours de Droit administratif (Licence), d'un Cours de Droit administratif (Doctorat) et d'un Cours d'Eléments de Droit public et administratif (Capacité).

Senn, Agrégé et Chargé d'un Cours de Droit romain, d'un Cours de Législation industrielle (Licence) et du Cours de Pandectes.

Nast, Docteur en Droit, Chargé du Cours de Droit criminel.

Simonnet, A. ✪, Docteur en Droit, Chargé d'un Cours d'Eléments de Droit civil (Capacité).

Renard, A. ✪, Docteur en Droit, Chargé d'un Cours d'Eléments de Droit civil (Capacité).

Melin, A. ✪, Docteur en Droit, Chargé du Cours de Science sociale.

Rovel, I. ✪, Docteur en Droit, Secrétaire.

La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat.

ERRATA

Page 10, 10me ligne, lire *batellerie* au lieu de battellerie.

Page 134, 27me ligne, lire articles *414* et *415* au lieu de l'article 416.

Page 257, 16me ligne, lire *corporation* au lieu de corperation.

Page 150, après la dixième ligne *fermer les guillemets.*

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547216_0014

LA CONDITION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE
des Mariniers du Nord

INTRODUCTION

Rien n'est difficile à connaître comme la corporation des Mariniers. Elle est ignorée du grand public et pourtant, tous s'y intéressent quelque peu. Qui ne s'est attardé à voir déambuler la lourde péniche flamande ? Le batelier est à l'avant de son bateau ; il manie avec vigueur une perche pesante, ou bien, les mains posées sur l'arche d'un pont, le corps cambré, il marche d'une façon lente et rythmée sur les plats bords et pousse, de toutes ses forces, cette massive construction qui représente, à la fois, son habitation, son instrument de travail, toute sa fortune. La femme est au gouvernail ; elle a à ses côtés un ouvrage dont elle suspend l'exécution pour concentrer toute son attention sur la manœuvre de l'aviron. Les enfants, assis sur le pont, retiennent une corde qui a permis de baisser le mât. Et ils vont ainsi nullement surpris de la curiosité qu'ils semblent éveiller sur leur passage. Ils reprennent bientôt leur route, doucement et paisiblement, sans rien dire à personne. Il règne, sur ce petit tableau, une sérénité, une placidité qu'on aime à contempler. Au tournant du canal, le regard qui les a suivis, se détache

d'eux, et ils passent ignorés, inconnus, nul ne leur a causé !

C'est du pénichien, de ce petit propriétaire, entrepreneur de transports par eau que nous allons parler dans cette étude. Nous n'avons pas la prétention de tout dire sur lui. Nous avons tout fait pour obtenir, des personnes qui l'approchent et le connaissent, tous renseignements utiles. Nous les relatons fidèlement. Parfois, nous nous étendons complaisamment sur certains points, qu'on nous le pardonne ! Si ces détails n'ont pas d'intérêt pour celui qui cherche une simple distraction dans la lecture, ils en ont un énorme pour le sociologue et l'économiste. Qu'est-ce qu'une monographie sinon une étude de détails. Nous serons bien heureux si nous pouvons jeter quelque lumière sur cette corporation qui, sans bruit, travaille à la prospérité du pays tout entier ! C'est sa voix que nous faisons entendre, puisse-t-elle être écoutée favorablement.

Nous nous proposons d'étudier, dans cette introduction, des questions d'un ordre général ; elles ont trait :

1° A la conception qu'on s'est faite, dans le passé, du rôle économique des voies navigables ;

2° Au réseau français actuel, à son trafic ;

3° A l'outillage de la batellerie, à ses transformations au XIX^e^ siècle. Nombre des bateaux, des mariniers ;

4° Aux chemins de fer et à la petite batellerie. L'utilisation du matériel de la batellerie est-elle parfaite ? Remède par la Société Coopérative de Transports. Autres abus qu'elle supprimerait. Intérêt qu'offre l'exposé qui va suivre.

1° *Quelle conception s'est-on faite, dans le passé, du rôle économique des voies navigables ?*

Au début du XIXe siècle, on avait compris l'utilité qui pouvait résulter d'une bonne exploitation des voies navigables : mais toutes les améliorations réalisées à cette époque, n'ont tendu qu'à l'établissement de quelques tronçons isolés sans lien entre eux. Les relations commerciales, à cette époque, ne pouvaient s'établir entre provinces faute de voies de communication (1). Le commerce extérieur encore diminué par les guerres de l'Empire en souffrait principalement : aussi, le comte Joubert pouvait-il dire, que « le perfectionnement des voies de communication était la solution de toutes les grandes questions industrielles ».

Ce malaise économique, provoqué par l'absence et surtout la cherté des moyens de transport, fit sentir la nécessité impérieuse qu'il y avait d'établir un programme de travaux publics. C'est ce qui fut fait en 1820. Des lois votées en 1821 et 1822 comportaient des constructions de 2.145 kilomètres de canaux exigeant une dépense de 123 millions. « Le but principal était, dit M. Paul Léon (2), d'aménager une grande artère nord-sud joignant Dunkerque à Marseille, et deux transversales jouant, pour le nord et le centre de la France, le même rôle que le canal du Languedoc pour le midi ». Cet ensemble de travaux répondit bien au double but qu'on s'était proposé d'atteindre. On assurait, notamment, aux charbonnages dirigeant vers Paris les houilles du Nord, un rayon de vente suffisam-

(1) De là, des différences de prix; c'est ainsi qu'en 1801, le blé valait 11 francs dans le Maine, et 46 francs dans les Alpes-Maritimes; la disette régnait en Bretagne, et l'abondance en Alsace.

(2) Article de M. Paul Léon : « La navigation intérieure en France », dans la *Revue économique internationale*, Nov. 1904.

ment étendu et la communication entre les marchés intérieurs et les ports.

On se heurta à des difficultés imprévues, l'art de la canalisation était très peu avancé en France. Les canaux que l'on devait terminer en dix ans ne furent livrés, à l'exploitation, qu'en 1843, et encore ne formaient-ils que des tronçons, séparés par des fleuves infranchissables et susceptibles de n'être utilisés que par des mariniers faisant des transports entre localités assez rapprochées. Au point de vue financier, la dépense, qui ne devait s'élever qu'à 123 millions, avait atteint 424 millions que l'on devait amortir à l'aide de péages. Mais ces droits atteignirent un chiffre tellement bas qu'ils arrivaient à peine à couvrir les frais d'entretien. C'était donc, semblait-il, la faillite certaine de la Navigation intérieure. On y croyait, et tous les regards se tournaient vers l'industrie naissante des chemins de fer comme le seul mode pratique de locomotion de l'avenir. On trouva des échos de cette faveur marquée pour les transports par fer, dans la proposition faite au Parlement en 1844, de suspendre les travaux du canal de la Marne au Rhin, et dans de nombreuses pétitions réclamant le comblement du canal latéral de la Garonne pour permettre d'y établir l'assiette des rails.

Les faits, un moment défavorables aux transports par eau, devaient par la suite leur donner l'occasion d'une revanche éclatante. En 1835, la découverte des barrages mobiles permettant de régler la hauteur des eaux, le coût relativement bas de canalisation des rivières comparé à celui de la construction des chemins de fer (1), le rachat, par l'Etat, du droit concédé à des

(1) 75.000 francs au lieu de 350.000 francs.

Compagnies privées d'établir et d'améliorer les voies de navigation, moyennant la perception de péages en 1853 et en 1860, devaient surtout y contribuer.

Quels furent donc, au début, les rapports entre les voies navigables et les chemins de fer ? Il semble qu'ils devaient se partager le trafic : au chemin de fer, le transport rapide et cher des marchandises de valeur ; au canal, le transport lent et peu coûteux des marchandises voyageant par masse, les lourds fardeaux et les marchandises encombrantes.

Cette période de partage ne pouvait durer. Les chemins de fer prirent une telle extension, surtout de 1852 à 1858, que les grosses Compagnies de Navigation établies sur les fleuves étaient acculées à la faillite. Seule, la petite batellerie de nos canaux, habituée à vivre sans bénéfice et à peu de frais, put se maintenir et encore péniblement. Le chiffre des transports par eau s'abaissa graduellement et passa, notamment pour la Seine, de 93 à 65 millions de tonnes kilométriques, de 1855 à 1864.

« L'issue de la lutte, dit en substance M. Paul Léon, » ne pouvait être douteuse, et la ruine de la Navigation » intérieure paraissait assurée à plus ou moins brève » échéance ». Qu'est-ce qui a donc pu la sauver ? Les améliorations matérielles que nous avons relatées plus haut et aussi les craintes qu'a eues le commerce du monopole des chemins de fer. Les Compagnies dans les régions où la concurrence fluviale se faisait sentir, délaissaient leur tarif général, « elles passaient, avec leurs clients, des traités particuliers, et pratiquaient les tarifs d'abonnement consentant des réductions de 50 à 80 %, moyennant l'engagement formel de réserver le

tonnage entier au chemin de fer à l'exclusion de la voie d'eau. Les tarifs différentiels établis sans tenir compte des kilomètres parcourus complétaient cet arsenal de combat. On abaissait les tarifs si l'on rencontrait la concurrence d'une voie d'eau, quitte à les relever aussitôt après. La situation des régions industrielles qui, comme celle de Saint-Etienne, se trouvaient privées de voies navigables et écrasées de tarifs prohibitifs présageait clairement quel serait le sort de l'industrie après l'anéantissement de la batellerie. Déjà, la Compagnie du Midi avait réussi à se faire concéder la ligne navigable de Cette à Bordeaux, et l'avait promptement rendue inutilisable. Le Conseil d'administration se vantait d'avoir heureusement concilié la concurrence des deux voies de transport ».

« Pour arriver à leur but, les Compagnies manifestaient l'intention de supprimer les tarifs spéciaux et de contraindre les expéditeurs à choisir entre l'abonnement ou le plein tarif général ; elles devenaient ainsi les dispensatrices de la richesse publique, déplaçant les marchés, favorisant tel ou tel bassin d'extraction, tel ou tel centre industriel au détriment des entreprises concurrentes. »

Les chambres de commerce protestèrent contre ces agissements et obtinrent du Gouvernement, en 1857, l'interdiction des traités particuliers, en 1860 celle des tarifs d'abonnement. Tout le monde comprenait quelle concurrence salutaire la batellerie pouvait opposer aux tendances monopolisatrices des chemins de fer.

C'est à ce courant d'opinion, qui se dessina nettement à partir de 1872 (1), que l'on doit cette recrudescence

(1) Voir : Assemblée Nationale, N° 1206. Annexe au procès-verbal de la séance du 8 juin 1872. Rapport de M. Krantz.

de faveur dont devait jouir la voie d'eau et qui se manifesta principalement par l'abolition des péages en 1880, l'élaboration du programme de travaux publics présenté par M. de Freycinet, et dont l'exécution se poursuit tous les jours, et aussi par le rejet d'abaissement de tarifs (1) proposés par les Compagnies de chemins de fer dans le seul but de concurrencer la batellerie.

Depuis lors, en 1902, le projet Baudin, tendant à compléter l'outillage national, par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, par l'amélioration des canaux, des rivières et des ports maritimes comportait 205 millions pour les seuls canaux.

Le 13 décembre 1903 était promulguée la loi pour la construction d'un certain nombre de voies navigables, parmi lesquelles se trouve le canal du Nord.

Aussi on peut constater que les voies de navigation intérieure, après avoir souffert d'un abandon quasi-complet à l'époque où les chemins de fer prirent leur essor, ont retrouvé dans le dernier quart du XIX^e^ siècle et au début du XX^e^ des partisans nombreux et ardents, et les Pouvoirs publics leur ont témoigné une particulière bienveillance.

2° *Réseau français actuel, son trafic.*

Le réseau des voies navigables sur lesquelles s'exerce une navigation effective présente, d'après la dernière statistique officielle relative à l'année 1907, les longueurs suivantes :

(1) Voir : Yves Guyot, « Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires », chez Guillaumin, 1903.

Fleuves et voies navigables (y compris les parties maritimes)	6.376 kilom.
Rivières flottables	610 —
Ensemble	6.986 —
Canaux de navigation	4.884 —
Longueur totale	11.870 —

Ce réseau est presque entièrement administré par l'Etat, une très petite partie seulement des canaux est concédée (canaux de la ville de Paris, de la Sambre, de Vasy à Saint-Dizier, et quelques autres sans importance, ensemble 255 kilomètres).

La loi du 5 août 1879 a divisé les voies navigables en lignes principales et lignes secondaires.

Les lignes principales doivent avoir au minimum un mouillage de 2 mètres, des écluses de 38 m. 50 de longueur utile et de 5 m. 20 de largeur, et les ponts fixes qui les franchissent doivent laisser au moins 3 m. 70 de hauteur libre au-dessus du plan d'eau réglementaire. Ces dimensions permettent le passage de bateaux de 38 m. 50 de longueur, de 5 mètres de largeur et de 1 m. 80 de tirant d'eau, dont le tonnage est dans ces conditions d'environ 300 tonnes.

Le tableau suivant met en regard les longueurs qui étaient respectivement praticables aux bateaux de 300 tonnes en 1878 et trente ans après, au 1er janvier 1908 :

DÉSIGNATION	1878	1908
Fleuves et rivières navigables	— 996 kilom.	— 2.106 kilom.
Canaux de navigation	463 —	2.727 —
Total	1.459 —	4.834 —

Par rapport à la longueur totale des voies navigables, la proportion s'est donc élevée de 1878 à 1908, pour l'ensemble de ces voies, de 12 à 41 %, et en particulier pour les canaux de navigation, de 9 à 56 %.

Les canaux ont donc été, en réalité, transformés dans cette période de trente ans sur la presque totalité de leur parcours, soit par approfondissement, soit par allongement des écluses et le plus souvent au moyen de ces deux opérations simultanément.

Les fleuves et rivières navigables ou flottables se divisent en :

1° Fleuves et rivières à courant libre..	3.430 kilom.
2° Fleuves et rivières canalisées.....	3.555 kilom.
Longueur totale.....	6.986 kilom.

1° *Les principaux fleuves et rivières à courant libre* sont les suivants :

Seine-Maritime.....	125 kilom.
Loire.....	723 —
Rhône.....	489 —
Isère.....	154 —
Garonne.....	463 —
Adour.....	116 —
Autres rivières à courant libre....	1.360 —
Longueur totale.....	3.430 kilom.

Ces fleuves et rivières (à l'exception des parties maritimes de la Seine, de la Garonne et de l'Adour) ont un trafic peu important à cause de leur forte pente et de leur faible tirant d'eau.

En dehors des parties maritimes, il n'y a de trafic appréciable que sur le Rhône (266.931 tonnes entre Lyon et Arles).

La Loire ne transporte que 90.237 tonnes entre Nantes et Angers et 10.603 tonnes en amont d'Angers.

La Garonne 8.777 tonnes seulement entre Castets (limite de la navigation maritime) et Agen. Le trafic des autres rivières à courant libre est à peu près nul.

2° *Les rivières canalisées*, sont au contraire, parmi les voies navigables, les plus fréquentées.

Les principales sont les suivantes :

Seine.....	412 kilom.
Oise.....	104 —
Marne	183 —
Yonne.....	108 —
Saône.....	374 —
Autres rivières canalisées.	2.375 —
Longueur totale.....	3.556 kilom.

Il résulte des relevés statistiques qu'en 1907 le tonnage kilométrique total des fleuves et rivières de chacune des deux catégories a été le suivant :

Fleuves et rivières à courant libre.....	221.788.116 tonnes
Fleuves et rivières à courant canalisés	2.122.024.599 —
Total	2.343.813.715 —

Les tonnages moyens rapportés à la distance entière ont par suite été les suivants :

Fleuves et rivières à courant libre....	64.661 tonnes
Fleuves et rivières canalisées.....	596.745 —
Moyenne générale pour les fleuves et rivières.....	335.501 tonnes

Parmi les fleuves et rivières canalisés, la Seine, avec ses grandes écluses et le mouillage de 3 m. 20, que l'on trouve de Rouen à Paris et de Paris à Corbeil, sur une longueur totale de 277 kilomètres, offre des conditions particulièrement favorables à la navigation. Elle est dans cette partie de son cours fréquentée par des bateaux pouvant porter jusqu'à 1.100 tonnes. Sur la longueur totale de la Seine canalisée, qui est de 412 kilomètres, le tonnage moyen ramené à la distance entière de la voie est de 272.289 tonnes ; il dépasse 5 millions de tonnes dans la traversée de Paris et est voisin de 6 millions de tonnes entre Saint-Denis et le confluent de l'Oise.

3° Les *canaux* ont une longueur totale de 4.884 kilomètres. Leur tonnage kilométrique total a été en 1907 de 3.026.938.828 tonnes, ce qui correspond à un tonnage moyen, à distance entière, de 619.766 tonnes.

Ils se divisent en trois groupes bien distincts :

1° *Canaux du Nord et de l'Est de la France.*

Ces canaux forment un réseau homogène d'un développement total de 1.505 kilomètres, desservant des régions industrielles minières et métallurgiques, et praticables, dans toute son étendue, aux péniches de 38 m. 50 de longueur, 5 mètres de largeur et 1 m. 80 de tirant d'eau pouvant porter 300 tonnes. On y a relevé, en 1907, 2.277.140.050 tonnes kilométriques (*soit les trois quarts du tonnage kilométrique total des canaux français*), ce qui correspond à un tonnage moyen à distance entière de 1.513.050 tonnes ; sur le canal de Saint-Quentin, le tonnage a dépassé 5 millions de tonnes.

2° *Canaux du Centre et de l'Ouest.*

Ce groupe comprend d'abord les deux grandes lignes

de Paris à Lyon par la Bourgogne et par le Bourbonnais, praticables maintenant aux bateaux de 300 tonnes, avec des tonnages moyens d'environ 200.000 tonnes sur la ligne de Bourgogne, et d'environ 800.000 tonnes sur la ligne du Bourbonnais, puis, les canaux à moindre section de l'Ouest et du Centre (canaux de Nantes à Brest, du Nivernais, de Berry), dont un seul, le canal de Berry, a un tonnage important (environ 400.000 tonnes sur Montluçon).

3° *Canaux du Midi.*

Ces canaux n'ont eux aussi qu'un faible tonnage, et comme ceux de l'Ouest, ils ne sont pas en communication avec le grand réseau du Nord et de l'Est. (1)

Il semble, d'après le rapport de la Commission des voies navigables (1) de 1909, que l'on soit décidé :

1° A améliorer le réseau français actuel ;

2° A le compléter par la création de nouvelles branches, notamment pour le Nord de la France, par la construction d'un canal Nord-Est destiné à relier le bassin métallurgique de Meurthe-et-Moselle aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais, et à faciliter les relations des régions industrielles des bassins de la Sambre, de la Meuse et de la Moselle avec celles des bassins de l'Escaut français et de la mer du Nord.

Il semble que, pour la réalisation de ces travaux, la règle suivante posée par le Sénat en 1903 soit le mode de l'Avenir : l'Etat exécute, avec le concours des particuliers qui sont admis à récupérer leurs avances au moyen de péages. Ce système a l'avantage de fournir un critérium pour distinguer les ouvrages d'une utilité

(1) Rapport de la Commission des Voies navigables. Annexes du *Journal Officiel*, du 29 juillet 1899, p. 803 et suivantes.

incontestable. Il a, du reste, été suivi pour la construction du canal du Nord.

3° *Outillage de la Batellerie. Ses transformations au* XIX^e^ *siècle. — Statistiques récentes. — Nombre des Mariniers et des Bateaux.*

Pendant que s'améliorait et se construisait notre réseau de voies navigables, que devenait la Batellerie, particulièrement celle du Nord ?

Son histoire est intimement liée à celle des voies navigables. Tant qu'il n'y a eu que des tronçons isolés, elle n'a effectué que de petits transports assurant le trafic entre des villes rapprochées. Au fur et à mesure que la navigabilité des fleuves et des rivières s'est accrue, que l'on a creusé les canaux, la Batellerie a augmenté son tonnage et effectué des transports de plus en plus longs. Cette évolution est très curieuse.

Vers 1810, les bateaux dits d'Arras ou de 100 pieds étaient de construction légère, l'avant était pointu et l'arrière carrée ; ils n'avaient que 30 m. de long et 4 m. 80 de large. Leur tonnage à 1 m. 10 d'enfoncement n'était que de 130 tonnes, le tirant d'eau, dans les canaux à cette époque, ne dépassant pas 1 m. 50. Peu solides, ils prenaient eau très facilement. De plus, on rencontrait, en cours de route, des obstacles fréquents. C'est ainsi que la remonte de l'Escaut de Condé à Cambrai était très difficile à cause des travaux d'art, tels que fortifications, écluses, pont, surtout le passage de la citadelle à Valenciennes.

A Pontoise, on était obligé d'alléger le bateau d'une partie de sa cargaison, par suite du manque d'eau (le barrage d'Andresy créé vers 1845 n'existait pas). La Remonte de la Seine ne se faisait guère plus facile-

ment ; il y avait à craindre les bancs de sable et les rochers sillonnant le lit du fleuve. Le retour à vide se faisait à la hale. Chaque famille de Marinier ramenait son bateau dans le Nord et la Belgique, car, à cette époque, tous les charbonnages provenaient exclusivement des bassins de Mons, Charleroi et des Mines d'Anzin. Lorsqu'il faisait du grand vent, on arrêtait et il fallait, parfois, six mois pour effectuer un transport aller et retour.

Vers 1855, la navigation commença à s'améliorer, ainsi que la construction des bateaux qui se modifia. Ces derniers eurent 1 m. 40 d'enfoncement, 35 mètres de longueur et 4 m. 80 de largeur.

La loi de 1879 qui unifia le type de nos canaux et de nos écluses contribua surtout à perfectionner le matériel de la batellerie et permit aux bateaux de transporter de 285 à 300 tonnes de marchandises.

Les bateaux ont fait l'objet de cinq recensements périodiques de 1887 à 1908. Leur nombre a diminué de 5 % durant cette période, tandis que leur tonnage global s'est accru de 25 %.

Le recensement de 1907 (1) a enregistré 15.310 bateaux jaugeant ensemble, à pleine charge, 3.841.745 tonnes, soit, en moyenne, 250 tonnes chacun.

Ces bateaux se répartissent, d'après leur tonnage, en trois catégories, qui comprennent :

La première, 7.850 bateaux jaugeant environ 300 tonnes ;

La seconde, 2.405 bateaux jaugeant de 200 à 299 tonnes ;

(1) Statistique de Navigation intérieure. Imprimerie nationale.

La troisième, 5.055 bateaux jaugeant moins de 200 tonnes.

La première catégorie compte 7.521 péniches de 5 mètres de largeur sur 38 m. 50 de longueur utile et portant 300 tonnes de marchandises à l'enfoncement de 1 m. 80.

Ces bateaux sont, nous le savons, les plus grands qui puissent franchir les écluses établies sur les lignes principales avec les dimensions déterminées par la loi du 5 août 1879.

Ils desservent spécialement, concurremment avec les 2.405 bateaux de seconde catégorie, les voies :

Du Nord (lignes de Paris à la Manche, à la mer du Nord et à la frontière belge (vers Lille,Mons et Charleroi) par la Basse-Seine, l'Oise et les canaux de la région du Nord).

Du Nord-Est (ligne de Paris à la frontière vers Givet, Metz et Strasbourg, par la Marne, le canal de la Marne au Rhin et à la Meuse, jonction de l'Oise à l'Aisne à la Marne et à la Meuse).

De l'Est (ligne de Toul et de Nancy à Lyon, par le canal de l'Est et de la Saône, annexe vers Mulhouse, par le canal du Rhône au Rhin.

Jonction de la Marne à la Saône par Chaumont et Langres. Annexe de Saint-Dizier à Vassy.

Du Centre (Haute-Seine et Yonne, de Paris à Troyes et à Auxerre. Canal latéral à la Loire, de Roanne à Briare. Jonction de la Seine à la Loire et à la Saône, par les canaux du Loing, de Briare et d'Orléans, du Nivernais, de Bourgogne et du Centre. Canal de Berry.

Au point de vue de la nationalité, le matériel recensé en 1907, se compose de :

12.661	bateaux	français
2.204	—	belges
400	—	allemands
45	—	hollandais

Le matériel français compte 7.651 bateaux des deux premières catégories, et 5.010 bateaux de la troisième.

Les bateaux belges et allemands appartiennent aux deux premières catégories ; les bateaux hollandais à la troisième.

Les 9.926 bateaux qui desservent spécialement les lignes du Nord, du Nord-Est, de l'Est et du Centre, comprennent 7.322 français (74 %), et 2.604 étrangers (26 %). Ces derniers sont admis à circuler librement sur le réseau français sans autre formalité qu'un engagement non cautionné de repasser la frontière dans un certain délai qui est, habituellement, d'un an.

Cette tolérance impose aux mariniers français une lutte inégale, car ils paient leurs bateaux plus chers que les Belges et les Allemands, mais elle est justifiée par l'insuffisance du matériel français pour faire face aux besoins de l'industrie et du commerce.

D'après le recensement de 1907, les 90 % des bateaux ordinaires sont munis de cabines qui abritent une population de 45.560 personnes, composée de 18.560 hommes, 10.820 femmes et 16.180 enfants;

Plus de la moitié de ces bateaux sont conduits par leur propriétaire. Enfin, les 12.661 bateaux français se répartissent comme il suit entre 7.678 propriétaires :

Personnes ne possédant qu'un seul bateau.....		5.982
—	possédant de 2 à 5 bateaux.....	1.522
—	— de 6 à 10 bateaux.....	97
—	— plus de 10 bateaux.....	77

Ce qui prouve qu'en France la petite propriété domine dans la batellerie, chaque propriétaire ne possédant qu'un ou deux bateaux au plus.

4° *Les chemins de fer et la Batellerie. — L'utilisation du matériel de la Batellerie est-elle parfaite ? Remède par la Société coopérative de transports. — Autres abus qu'elle supprimerait. — Intérêt qu'offre l'exposé qui va suivre.*

Et d'abord, devant le développement des chemins de fer, la batellerie a-t-elle encore sa raison d'être ? Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer la valeur économique de ces deux modes de transport. Les chemins de fer ont une incontestable supériorité au point de vue de la vitesse, de la régularité.

La nature de la voie navigable, le mode de traction (hommes, chevaux, vapeur, électricité), la forme des bateaux, leur chargement, l'importance de la circulation, les obstacles plus ou moins longs à franchir (souterrains, écluses, ponts tournants), sont autant d'agents qui influent sur la *vitesse* des transports par eau. Alors que les mariniers s'attelant eux-mêmes à leur bateau font de 10 à 12 kilomètres par jour, ils arrivent à parcourir, au moyen de la traction par chevaux, 22 à 23 kilomètres, 30 par le halage à vapeur et électrique. M. l'ingénieur en chef Flamant, dans son avant-projet sur le canal du Nord, évaluait, en prenant pour base le trajet entre le bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais vers Paris, l'acheminement journalier moyen de 15 à 20 kilomètres. Evidemment, cette vitesse peut être augmentée, mais dans des proportions faibles : il faudra toujours tenir compte de la résistance de l'eau, qui s'accroît considérablement avec cette vitesse, et des

dégradations que causerait aux berges une marche trop rapide (1).

Si maintenant nous évaluons la différence de vitesse entre la péniche flamande et les chemins de fer, nous pouvons dire que le maximum de vitesse sur un canal correspond à peine au minimum de vitesse sur un chemin de fer (2).

Bien qu'au point de vue de la *régularité* il y ait des

(1) L'insuffisance *des moyens de traction* sur les voies encombrées est encore un obstacle à l'augmentation de cette vitesse. Pour y remédier, et pour affranchir les bateliers des exigences des haleurs dans les moments de presse, l'Administration a, il y a quelques années, organisé sur l'Escaut et sur le canal de Saint-Quentin, le monopole de la traction par entreprise fonctionnant sous le contrôle de l'État. Un décret du 19 juin 1875 a réglé l'organisation de ces entreprises, le halage y est généralement fait par chevaux; en vertu de baux consentis pour 9 ans, à la suite d'adjudications publiques. Exceptionnellement, sur le bief de partage du canal de Saint-Quentin, à défaut d'offres satisfaisantes, l'État a établi lui-même un service de touage électrique sur chaîne noyée, qui fonctionne en régie sous la direction des ingénieurs. Les mesures dont il vient d'être parlé ont donné de bons résultats. Le halage électrique fonctionne, lui aussi, sur certains points; sur les canaux d'Aire, de la Deûle et de la Sensée et sur la dérivation de la Scarpe autour de Douai, sur une longueur totale d'environ 82 kilomètres.

L'établissement du halage électrique peut se concevoir sous deux régimes différents, avec ou sans monopole. Pour les 82 kilomètres de voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, la concession a été faite sans monopole. Cette solution a l'avantage de conserver le principe de la libre concurrence, mais le maintien sur une voie très fréquentée, du vieux mode de traction, concurremment avec le nouveau, ferait perdre à celui-ci la plus grande partie de ses avantages, car en raison de la faible section des canaux, les bateaux à marche rapide ne peuvent plus dépasser les bateaux à marche lente, et ce sont ces derniers qui règlent, pour tous les transports, la durée du trajet.

Voir : Rapport de la Commission des Voies navigables. *Journal Officiel* du 29 juillet 1909. Annexes, p. 825. — Voir, plus loin, la question de la traction.

(2) Max Lambert. Rapport des voies ferrées et des voies navigables. Thèse Paris, 1905.

améliorations notables depuis l'accord intervenu en décembre 1907 (1) entre les Houillières du Nord et du Pas-de-Calais et trois syndicats de navigation intérieure, il n'est pas moins réel que les transports par eau ont à tenir compte en cours de route d'une quantité d'éléments qui peuvent contrarier leur marche, les hautes eaux, les gelées, les chômages annuels, etc., etc.

Il arrive parfois que les Compagnies de chemins de fer, submergées sous le flot d'un trafic inusité, ne fournissent qu'à grand'peine des wagons à leurs clients, parce qu'elles sont incapables de mettre en mouvement le nombre de trains qu'exige pratiquement la production industrielle de notre pays. C'est ce qui s'est produit principalement au début de 1905, 1906, 1907. Mais en temps normal, par suite de la bonne utilisation de leur matériel, des perfectionnements réalisés, leur supériorité est incontestable.

Les expéditions par chemin de fer présentent encore à certains points de vue des avantages appréciables par rapport à la voie d'eau : 1° *La fixité du prix de transport.* Alors que rien n'est plus variable que le fret réclamé par la batellerie, qui passe pour le trajet Lens-Paris de 7 fr. 39 en 1900 à 5 fr. 89 en 1901, pour tomber à 4 fr. 25 en juin 1909 et remonter au mois de novembre de la même année à 6 francs. C'est un grave inconvénient pour le commerce et l'industrie, qui n'ont pas de base stable pour établir leur prix de revient.

2° *La facile division des commandes,* une petite maison de commerce peut n'avoir besoin que d'un seul wagon de dix tonnes de charbon, alors qu'une péniche en renferme de 280 à 300.

(1) Nous étudions plus loin cet accord sur les délais de chargement.

Toutes les hypothèses que nous avons examinées jusqu'à présent sont plutôt défavorables à la batellerie. Qu'est-ce qui a donc pu lui valoir les faveurs du commerce et de l'industrie. *C'est leur bon marché.* Le fret des marchandises transportées par la batellerie est généralement très bas ; il descend souvent à un centime et ne dépasse pas en moyenne deux centimes par tonne kilométrique, tandis que les taxes appliquées sur les voies ferrées aux mêmes marchandises, et pour des parcours équivalents, ne sont pas inférieures à quatre centimes.

Les adversaires de la voie d'eau prétendent que l'avantage du bon marché qu'offre la batellerie tient à ce que l'Etat assume les frais de construction, d'amélioration, d'entretien de nos canaux, fleuves et rivières.

Le problème ne fait que changer de face et il convient alors de se demander si l'intérêt général trouve son compte aux sacrifices librement consentis par tous.

L'exemple le plus frappant de l'utilité de la batellerie est fourni par les transports de houille, dont le bas prix constitue pour toutes les industries une condition essentielle de progrès, et l'on peut affirmer que la prospérité des charbonnages est en grande partie fondée sur la batellerie.

La voie navigable a procuré également une économie indirecte au commerce et à l'industrie en provoquant un abaissement du tarif des chemins de fer. C'est ainsi que le P.-L.-M., qui est à l'abri de la concurrence de la batellerie, n'a jamais consenti les abaissements de tarifs qui étaient graduellement réalisés sur les autres réseaux, notamment dans le Nord de la France, où toute diminution de fret a eu une répercussion sur les tarifs du chemin de fer.

Il est vrai que les Compagnies de chemin de fer déclarent que la voie ferrée est sacrifiée trop souvent aux intérêts de la navigation, et pour être équitable nous devons exposer leurs dires.

Elles prétendent que la navigation contrarie les diminutions de tarifs qu'elles proposent et qui doivent toujours rester en majoration de 20 % sur ceux de la batellerie. On peut répondre à cela que les abaissements de tarifs sont surtout provoqués là où il y a une voie d'eau concurrente et pour lutter contre un adversaire qui, une fois anéanti, leur laisserait le champ libre.

Si, maintenant, nous nous plaçons au point de vue particulier du Nord de la France, rien ne nous semble plus suggestif qu'une étude comparative du tonnage des transports par eau et par chemins de fer.

Nous n'avons pas le relevé général des marchandises transportées par chemin de fer et par eau, mais nous avons le tableau (1) ci-après, qui donne pour les dix dernières années la répartition des expéditions de Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, suivant le mode de transport adopté. La différence entre le total des expéditions et la production représente la consommation des Mines.

(1) Renseignements fournis par M. Plichon, député du Nord.

Années	PRODUCTION	EXPÉDITIONS PAR CHEMIN DE FER		EXPÉDITIONS PAR EAU		EXPÉDITIONS PAR VOITURES		TOTAL DES EXPÉDITIONS
			%		%		%	
1897	18.331.250	11.174.460	66,52	5.357.578	31,89	266.213	1,59	16.798.251
1898	19.280.523	11.905.261	67,27	5.527.041	31,23	265.106	1,50	17.697.408
1899	19.862.531	12.482.552	69,00	5.351.103	29,58	257.067	1,42	18.090.722
1900	20.270.436	12.907.983	70,45	5.131.830	28,01	281.705	1,54	18.321.518
1901	19.679.282	11.783.671	68,77	5.093.834	29,72	258.284	1,51	17.135.789
1902	18.262.252	11.311.357	67,97	5.097.233	30,63	233.655	1,40	16.642.445
1903	22.081.510	12.961.086	67,10	6.140.711	31,79	214.691	1,11	19.316.488
1904	21.718.269	12.784.317	68,02	5.806.602	30,90	202.377	1,08	18.793.296
1905	23.173.649	14.446.906	69,00	6.289.376	30,04	199.605	0,96	20.935.887
1906	21.149.302	12.910.963	68,68	5.673.382	30,18	214.217	1,14	18.798.562
1907	23.579.226	14.482.130	69,59	6.112.617	29,38	214.984	1,03	20.809.731

On peut remarquer que le pourcentage des expéditions reste à peu près constant et que la batellerie en prend à elle seule une moyenne de 30 %.

La Compagnie du Nord met à la disposition des Compagnies houillères un matériel considérable ; néanmoins, à certains moments de l'année, notamment au début de chaque année, pendant la période de transport des betteraves, nous disait M. Jean Plichon, député du Nord, le manque de matériel se fait sentir, et certaines années plus longuement et plus fortement, principalement en 1900, 1901, 1906, 1907, où les houillères ont eu beaucoup à en souffrir. La batellerie rend alors de grands services et permet de débloquer l'extraction des houillères. D'ailleurs, même en temps normal, le matériel du chemin de fer ne serait pas suffisant pour assurer, en plus des transports qu'il effectue actuellement, ceux qui se font par eau.

La Compagnie du Nord n'en fait pas moins tous ses

efforts pour augmenter son outillage, et en particulier l'effectif et le rendement du matériel roulant. Il semble qu'après cela la batellerie ait à bien se tenir ; qu'elle doive sortir de ses habitudes routinières et marcher de l'avant pour maintenir le seul point qui lui donne quelque supériorité (le bon marché de ses transports), car le chemin de fer tendra, lui, de plus en plus à abaisser ses tarifs (1).

Ce qui fait la force des chemins de fer, lit-on dans le *Rapport du* 19 *juillet* 1909, *de la commission des voies navigables*, c'est que chez eux l'exploitation a pour base essentielle l'harmonie réalisée sous une direction unique entre les services de la voie, de la traction et de l'exploitation proprement dite. Cette unité de direction fait défaut sur les rivières et canaux, la voie y est construite et entretenue par l'Etat, mais le matériel et la traction y dépendent presque uniquement de l'industrie privée, et il en est de même de l'exploitation proprement dite.

Ce qui manque, y est-il dit, « c'est pour chaque grande voie navigable, un organe central d'exploitation analogue au service « du mouvement » des chemins de fer, exactement renseigné à tout instant sur les demandes de matériel vide et sur les ressources disponibles dans chacun des centres d'affrétement, et armé de pouvoirs nécessaires pour mettre les ressources à la portée des demandes, en restreignant autant que possible les temps perdus, de manière à faire rendre au matériel de la batellerie le maximum d'effet utile. »

(1) Les derniers tarifs proposés par la Compagnie du Chemin de fer du Nord sont de 5 fr. 60 la tonne pour Lens-Paris. Il est évident que si ces tarifs sont homologués, il est difficle à la petite batellerie de lutter, les précédents tarifs étaient de 6 fr. 70.

Le recensement effectué en 1907 a montré combien l'utilisation du matériel de la batellerie laissait encore à désirer en France. Sur 100 bateaux, 52 seulement étaient en marche, dont 36 chargés et 16 vides ; sur 48 bateaux en stationnement, 14 seulement étaient en opération de chargement, 24 étaient vides et 10 servaient de magasin.

Sur la ligne du Nord, notamment, une péniche fait en moyenne 2.600 kilomètres par an, alors qu'elle pourrait en effectuer 4.550, à peu près le double, ce qui permettrait d'augmenter le trafic de 75 % et de le porter de 5 millions à plus de 8 millions.

Il y a donc là, au point de vue économique, une utilisation insuffisante du matériel de la batellerie. Quel palliatif apporter à cette situation ? Constituer, comme le dit le Rapport de la Commission des voies navigables, « une unité de direction » pour chaque canal semble difficile, sinon impossible. Il y aurait dans la pratique des difficultés insurmontables provenant des goûts d'indépendance du marinier. Et ce dernier ne serait-il pas en fait exproprié de sa péniche, s'il n'a plus la liberté de travailler quand il lui plaît, à moins que cette direction, dont parle le *rapport*, ne soit un simple office de renseignements pour les bateliers. S'il en est ainsi, ce projet ne se distingue pas des bourses de fret qu'on a essayé d'instaurer et que nous étudions au chapitre de l'affrétement

Puisque, comme le dit le rapport du 29 juillet 1909, « les Compagnies de navigation, qui constituent ce que l'on peut appeler la grande batellerie, possèdent une organisation perfectionnée et une exploitation bien réglée, tant au point de vue technique qu'au point de

vue commercial », le problème nous semble plus aisé à résoudre par la pratique des sociétés coopératives de transports constituées entre 100 ou 150 mariniers indépendants.

Cette perfection qu'ont obtenue les Compagnies de navigation fluviale dans leurs transports leur vaut une prospérité inquiétante pour les petits mariniers, qu'elles tendent à supplanter et même à amener sous leur dépendance en achetant, quand ils sont gênés d'argent, leurs bateaux.

Les bateliers, en formant entre eux des sociétés coopératives :

1° Entraveront le développement des Compagnies de navigation dont ils deviendront les concurrents redoutables, puisqu'au point de vue économique ils assureront les mêmes services ;

2° Grâce à la direction qu'ils auront à leur tête, ils assureront un roulement continu des bateaux et porteront au maximum leur rendement en transports effectués (voir au chapitre septième comment fonctionne la coopérative Wattiau, Fernez, Bernard, et les chances qu'elle a d'être imitée) ;

3° Supprimeront l'affréteur qui joue le rôle d'intermédiaire entre le commerce et l'industrie et les mariniers, à qui il offre les voyages demandés par les premiers, non sans réclamer une forte commission aux bateliers.

***

La petite batellerie est à un tournant de son histoire. Conservera-t-elle sa propriété, son instrument de travail, ou bien rentrera-t-elle dans la grande masse des « sala-

riés » ? Aura-t-elle assez de force et d'énergie pour s'organiser ? Voilà tout l'intérêt qu'offre l'exposé qui va suivre.

Nous avons l'intention de faire connaître le pénichien qui fréquente principalement les voies navigables du Nord de la France. Ce qu'il est, ce qu'il a fait.

Nous nous proposons d'étudier dans autant de chapitres :

1° La vie des mariniers ;

2° Comment ils acquièrent leurs bateaux ;

3° L'affrétement. Le chargement et le déchargement de la marchandise ;

4° Le budget du marinier ;

5° Les syndicats fluviaux ;

6° Les coopératives de remorquage ;

7° Les coopératives de transports ;

8° Les assurances mutuelles ;

9° La question scolaire.

CHAPITRE PREMIER

LA VIE DES MARINIERS

« Le marinier est fils de marinier. Il naît sur le canal où s'écoulera sa vie. Le bateau stationne à ce moment une dizaine de jours pour permettre à la mère de recevoir des soins. Le lieu de naissance n'a d'ailleurs pas d'intérêt pour le marinier qui aura pour domicile celui de ses parents, bien qu'il ne doive peut-être jamais le connaître ou qu'il n'y fasse que de très rares apparitions.

» L'enfance du batelier se passe à bord du bateau. Dès qu'il peut marcher, on le laisse se promener devant la cabine, sur un espace étroit que l'on munit d'une barrière. Vers quatre ans, on lui abandonne tout le bateau, et dès lors, il s'en va sur tout le pont, sautant de planche en planche au travers des cordages, ou bien, si le chargement entrave le pont, il se glisse sur l'étroit plat-bord, au risque de faire une chute dangereuse dans les deux mètres d'eau du canal (1)... »

« Vers 16 ou 17 ans, le jeune homme est en âge de gagner sa vie en conduisant lui-même un bateau pour

(1) Louis Marlio : « Le Marinier ». *Revue de Paris*, 15 août 1909.

le compte d'autrui. Il porte alors suivant les régions le nom de compagnon, d'aide-marinier ou plus souvent de contre-maître. Il arrive fréquemment que son père possède lui-même plusieurs bateaux et lui en donne un à conduire. La vie familiale se modifie : le père et la mère restent sur un des bateaux, le fils et la fille s'embarquent sur l'autre, à moins que la mère ne suive son fils, la fille restant auprès de son père ». Le marinier accepte difficilement de placer à terre ses filles qu'il aime à conserver auprès de lui, il ne s'y résigne que contraint par la nécessité.

« Le jeune batelier atteint sa majorité et doit accomplir son service militaire. On l'incorpore généralement dans un régiment du génie où l'on utilise ses aptitudes professionnelles pour les travaux de pontonnier. Il tient beaucoup à cette affectation qu'il conserve comme réserviste. Devenu territorial, il passe aux compagnies de mariniers, pour recevoir en cas de guerre une affectation spéciale. » (1).

Au retour du service militaire, vers 24 ou 25 ans, le marinier se marie. Neuf bateliers sur dix choisissent leur compagne parmi les marinières. C'est une jeune fille qu'il a rencontrée en cours de route, et qu'il a saluée de la main et du regard. La proximité du stationnement dans un même lieu, soit lors du chargement ou du déchargement de la marchandise, soit dans une gare d'eau, leur permet de se revoir et de se promettre l'un à l'autre. D'autres fois, c'est le même domicile qui favorise les rencontres quand on y va à de très longs espaces, pour y voir des parents, des amis retirés et vivant à terre.

(1) Louis Marlio : « Le Marinier ». *Revue de Paris,* 15 août 1909.

Les bateliers font très rarement un contrat de mariage ; c'est pour eux un luxe inutile ; ils se font plutôt au cours du mariage des donations entre époux.

Le mariage d'ordinaire est religieux. On y remarque assez peu d'unions illégitimes (1). Il y a pour le marinier une très grande utilité à se marier. Il ne peut suffire seul à la direction du bateau, aux soins de propreté. Souvent aussi, s'arrêtant le soir loin des agglomérations, il lui faut quelqu'un pour préparer ses aliments, « le mariage, comme le dit M. Marlio, a pour lui des avantages pratiques ».

Une fois mariés, si le ménage n'a pas assez d'argent pour acquérir une péniche, le mari entre au service d'une Compagnie de transports ou d'un patron marinier propriétaire de quelques bateaux, et il essaie de faire des économies sur les 120 francs qu'il touche comme salaire mensuel. Il y a vingt ans, il s'établissait fort tard et restait contre-maître trente ou quarante ans. Ce temps d'attente a toujours été en s'abrégeant, et actuellement, au bout de cinq à six années, il s'installe à son compte. Il achète un mauvais bateau *supporté* et fait de petits voyages. Dès que ses économies sont suffisantes ou qu'un héritage lui échoit, il échange son vieux bateau contre un neuf. C'est là toute son ambition. Son idéal, s'il n'a pas trop d'enfants, c'est de donner à chacun d'eux, en dot, une péniche. Mais les mariniers ont généralement une progéniture nombreuse, cinq à six

(1) Toutefois M. l'abbé Marcant, de Dunkerque, et l'abbé Satabin, de Douai, qui s'occupent tout spécialement des mariniers, ont légitimé en moins de dix ans 300 de ces unions. La plupart de ces concubinages étaient dus à l'ignorance des bateliers. Ils ne savaient comment remplir les formalités de publicité, et ils vivaient ainsi, attendant mieux.

enfants en moyenne, et dans certaines familles on en compte dix, douze, quinze et dix-neuf.

Une fois mariés, les frères et sœurs se revoient très rarement, tous les deux ou trois ans, et la famille première n'est plus qu'un souvenir. Par contre, comme en Bretagne, ils ont dans la marine des cousins de tous côtés.

Le marinier s'en ira sur les voies navigables et ce sera pour lui, « pendant de longues années, la répétition des mêmes voyages entre les mêmes points, la même navigation monotone sur les canaux toujours pareils, les longues lignes d'eau bordées de peupliers équidistants, coupées par des écluses semblables, vie uniforme que viennent animer quelquefois les discussions avec les éclusiers ou les gardes de navigation, plus souvent avec les charretiers. Pendant ces périodes de marche, il restera souvent presque isolé du monde, ne gardant le contact que par les rares lettres qu'il reçoit..... Il prêtera surtout l'oreille aux nouvelles qui concernent la navigation et qui se propagent en s'amplifiant et se déformant plus facilement encore et plus vite sur les canaux que dans les petites villes (1).

« La monotonie du voyage sera aussi rompue par les incidents imprévus, les accidents, le passage des points difficiles et dangereux, la traversée des souterrains, la marche forcée de jour et de nuit sur les sections à très gros trafic, comme la partie du canal de Saint-Quentin, à laquelle les mariniers, dans leur langage imagé, ont donné le nom d'enfer, de Biribi, de vallée de Cayenne. Puis ce seront les arrêts forcés par suite

(1) Marlio : « Le Marinier ». *Revue de Paris*, 15 août 1909.

des chômages officiels ou du manque d'eau, les périodes d'hivernage qui durent parfois des semaines et des mois, ou bien les longues, trop longues stations aux points d'arrivée, le séjour dans les centres industriels ou près des rivages des mines, du pays noir, la recherche d'un chargement pour une direction préférée ou l'attente d'un fret plus avantageux, et dans le Nord la fréquentation quotidienne des marchés d'affrétement. »

La vie du marinier, à part certaines traversées comme celle du canal de Saint-Quentin, n'est pas très pénible. Il a en moyenne six mois de navigation par an. Le reste du temps, il est à la recherche du travail ou attend son tour de chargement ou de déchargement. Ce n'est pas qu'il n'ait le désir d'en faire davantage, mais l'anarchie qui règne sur le marché d'affrétement, l'absence d'une loi sur les délais de chargement et de déchargement (1) y font souvent obstacle.

Cette profession, pour ne pas être difficile pour le fils de marinier, qui se forme à côté de son père, exige pour l'étranger qui veut l'embrasser quelques années d'apprentissage. Le bon batelier doit avoir un certain coup d'œil pour lancer un bateau dans une écluse, savoir se servir de l' « authieu » à bon escient, avoir de la vigueur, une certaine nervosité, du courage et de l'audace à certains endroits difficiles.

Le marinier du Nord passe généralement pour se bien nourrir. Quand il s'arrête aux abords d'une ville, il fait des provisions pour quelques jours, ou bien il achète le long des canaux à des boutiquiers (2) dont il

(1) Notons qu'un accord a été signé entre les mines et trois syndicats de navigation.

(2) On leur fait payer le pain un sou plus cher à la livre qu'à la population terrienne, et tout est en proportion.

est la seule clientèle ; et généralement, on fait payer cher à cette clientèle de passage. Il fait le plus souvent un repas très copieux le soir à l'arrêt. Pendant la journée, il se contente d'une collation plus légère et même de pain beurré qu'il trempe dans du café au lait. On a parfois dit qu'il était enclin à l'ivrognerie. Nous ne croyons pas que ce vice soit plus ancré chez les bateliers que chez les autres hommes. En tout cas, cela tient au vice du marché d'affrétement.

Il y a quelques années, il avait un vêtement qui en faisait un type très spécial. Il portait le pantalon de velours, la veste de drap bleu marine, la casquette de même couleur à longue visière, de lourds sabots aux pieds ou des sandales de corde (qu'il met encore à bord pour ne pas glisser). Les vieux mariniers portaient aux oreilles des anneaux. Aujourd'hui le marinier a abandonné son costume, et pour venir en ville il aime à se mettre tout comme les autres. La femme elle-même, qui autrefois se promenait nu-tête avec un tablier de toile noire, une jupe et un corsage aux formes mal définies et sans élégance, ne le cède en rien à la coquetterie de ses sœurs de la ville. Elle porte le chapeau et se plie volontiers aux caprices de la mode. Elle ne serait pas femme si elle agissait autrement.

Tout tend à faire disparaître le vieux type du batelier ; il ne lui reste que le teint cuivré, brûlé par le soleil et les intempéries. Il tend à rentrer dans la masse, à perdre son individualité, sa caractéristique, à ne plus être lui-même.

« Quant au logement, écrit M. Marlio (1), le confort en varie beaucoup avec le type du bateau. Le bateau

(1) Article déjà cité.

le plus défectueux est celui qui ne possède qu'une seule cabine placée à l'arrière. Cette pièce, très petite, dont le cube ne dépasse guère vingt mètres, sert à la fois de cuisine et de chambre à coucher pour quatre à cinq personnes. Les lits y sont superposés et renfermés dans des sortes d'alcoves où l'air ne pénètre jamais pendant la journée. Le lit du bas est constitué par une sorte de tiroir que l'on amène au milieu de la chambre pendant la nuit. Naturellement, les conditions hygiéniques (1) d'une semblable habitation sont déplorables. En été, la chaleur y serait intolérable, si l'on ne transportait au dehors le fourneau de cuisine. En hiver, au contraire, et surtout si le bateau est vide, il est quelquefois nécessaire de maintenir du feu toute la nuit pour se défendre contre le froid.

» Le type du bateau le plus répandu a deux cabines : Une au milieu et une autre à l'arrière. La cabine d'arrière sert de logement à une partie de la famille. La cabine du milieu, plus spacieuse, a deux compartiments. Dans le premier, la famille prend ses repas ; dans l'autre, se trouvent deux véritables lits séparés par un petit passage... La cabine du milieu est, généralement, d'une propreté méticuleuse, quelquefois même

(1) Le 6 juillet 1909, M. Chantemesse faisait les constatations suivantes dans un rapport adressé à l'Académie des Sciences : « Il suffit, disait-il, de visiter quelques-uns des bateaux pour s'en convaincre. D'un tonnage brut ordinaire de 300 à 400 tonnes, ils portent en moyenne cinq à six personnes : père, mère, trois ou quatre enfants et un pilote. Tout ce monde vit entassé dans trois cabines, dont la plus vaste, de 3m50 sur 5m50 et 2m de hauteur, sert à la fois de cuisine, de salle à manger, de salle de réunion et de dortoir. » Un marinier, dans le numéro du 11 juillet 1909 de l'*Étoile du Batelier*, faisait remarquer fort justement que la péniche étant un bateau de commerce et non de plaisance, on ne peut consacrer plus de place pour le logement de la famille.

elle est décorée avec une intention d'art,..... souvent un phonographe s'y rencontre. Avec sa peinture fraîche, blanche ou jaune, ses petites fenêtres aux rideaux de mousseline blanche, la cabine a un aspect extérieur assez engageant, au milieu des objets familiers également peints en couleurs claires que l'on rencontre sur toutes les péniches : coffre à charbon en forme de cercueil, tonneau d'eau potable, la niche du chien loulou, quelques pots de fleurs décorent le devant de la cabine. »

« Tel est le cadre où le marinier passe sa vie ; il y souffre de l'inclémence des saisons, surtout si le bateau est vide, et y gagne souvent des rhumatismes. Mais les manœuvres de force qui entretiennent sa vigueur, le grand air qu'il respire tout le jour lui assurent en général une bonne santé. »

Le batelier a perdu un peu de son honnêteté traditionnelle. La généralité est composée de très braves gens, loyaux et droits, tenant leurs engagements scrupuleusement. Mais elle traîne à sa suite, comme un boulet, 20 à 30 % de bateliers d'occasion (1) (qui la déshonorent et dont le commerce et l'industrie ont quelque peu à se plaindre) : gens sans aveu qui détournent la marchandise pour leur propre consommation ou la vendent ou l'échangent (2), et qui font tort au bon renom de la corporation.

Qu'y a-t-il d'étonnant à cela, personne ne s'en occupe ; on ne fait rien pour entretenir chez eux les saines idées. Ce sont des nomades qui ne jouissent même pas des

(1) Nous disons d'occasion, car il ne fait généralement pas son affaire.

(2) Le marinier qui a du charbon à son bord, en donne un sac à un autre, qui lui remettra en ses lieu et place du grain pour ses poules.

bienfaits de l'instruction obligatoire (1). Ils sont très ignorants, peu éclairés : 50 % ne savent ni lire ni écrire. Comment s'étonner que les principes de la morale la plus élémentaire se soient atrophiés ? Beaucoup sont superstitieux et, en général, ils ont plus de religiosité que de religion.

Le marinier aime sa vie : on en trouve une preuve dans l'hérédité de la profession ; il chérit sa péniche où s'écoule la plus grande partie de son existence, où il naît, où il grandit. C'est là, aussi, qu'il a connu les joies de la famille.

« Quand vient l'heure où le jour s'incline
» Lorsque le ciel se fait tout noir,
» Oh ! qu'il fait bon dans ma cabine
» Tout près des siens, venir s'asseoir...
» Aux somptueux palais
» Moi, je préfère ma cabine
» Où le bonheur s'est abrité,
» Où comme dans une clarté divine
» Brille la sainte liberté » (2).

C'est son « home » à lui, et il quitte, à regret, avec chagrin, avec un réel serrement de cœur, ce bateau trop vieux pour faire de longs voyages. Il voit en lui un serviteur fidèle, l'ami des bons et des mauvais jours, qui ne lui a pas refusé le travail tant qu'il a pu. Il le vend, non sans avoir fait, à l'acheteur, des recommandations pour le bien entretenir, et une longue énumération de ses services, de sa solidité. Il l'abandonne à un autre, les yeux voilés de larmes et, dans ces pleurs

(1) Nous réservons toute la question de l'école batelière pour le dernier chapitre.

(2) Publié dans *Le Pénichien*, 5 mai 1907.

dissimulés, dans ce cœur contristé, il y a je ne sais quelle touchante poésie !

Lui-même, vieilli, s'il a pu faire quelques économies, se retire dans son pays natal, ou bien il se fixe sur les bords des voies navigables. Mais, repris du goût de la navigation, après quelques mois de repos, ne pouvant se faire à sa nouvelle vie, on l'a vu, souvent, remonter sur un bateau. Parfois aussi, il s'établit, le long des canaux, petit affréteur, marchand d'agrés et d'accessoires de marine, ou tenancier d'un débit de boissons, ou encore épicier. S'il manque de ressources, il faut qu'il continue son dur travail, et la mort le surprend à la tâche, encore debout ! On l'enterre souvent là où il meurt. On voit les pauvres travailleurs des rivières descendre à terre, suivre la dépouille mortelle de leur camarade, le conduire à l'église et au cimetière, lui accorder un souvenir....., le dernier peut-être !

Les mariniers présentent encore quelques traits particuliers : Il n'y a peut-être pas de corporation plus divisée où se dessinent plus les méfaits de l'individualisme et de la concurrence acharnée. Fourrier y verrait une belle confirmation de sa thèse. Le marinier voit dans ses camarades des concurrents toujours prêts à lui enlever un voyage. Braves gens pour la plupart, méfiants de prime abord et soupçonneux, les pénichiens sont, malgré cela, souvent dupes parce qu'ils ne sont pas éclairés sur leur véritable intérêt. Alors que les associations ouvrières sont fortes et puissantes, on est arrivé difficilement à grouper les bateliers, et, chose curieuse, malgré leur méfiance, ils sont à la merci du premier hableur de passage, qui criera haut et fort les abus dont souffre la batellerie.

Ils ne s'inquiètent pas d'où il vient et où il les conduira ; ils vont à lui aveuglément, surtout s'il n'est pas batelier. Cet enthousiasme durera quelque temps, mais ne sera qu'une flambée qui s'éteindra bientôt... Unis momentanément, ils ont bien plus l'esprit de coalition que l'esprit d'association. Ils comploteront en sourdine contre un journal, contre un affréteur, contre un batelier qui a fait baisser le fret. Mais s'associer pour obtenir des bénéfices éloignés, ils en sont incapables ; ils veulent des résultats immédiats. Il leur manque l'esprit de corps et d'entente ; c'est l'égoïsme qui domine chez eux. Peut-on le leur reprocher ? Il nous semble que la faute en revient plutôt à ceux qui, malgré la loi de 1882, sur l'instruction obligatoire, n'ont pas su les faire profiter de l'école.

Et pourquoi s'en serait-on occupé ? Ils ne votent pas. Disséminés sur tous les points de nos canaux, il est rare qu'ils se trouvent à leur domicile le jour du scrutin, et, certes, à moins qu'un candidat intéressé ne fasse le sacrifice des frais de déplacement, ils ne remplissent pas leur devoir civique. C'est surtout pour eux qu'il serait intéressant d'avoir le vote par correspondance. « Seuls quelques députés du Nord s'en occupent, fait remarquer M. Marlio ». Nous savons que M. Jean Plichon, député du Nord, leur porte beaucoup d'intérêt ; avec des bateliers, il a fait, à différentes reprises, des démarches pressantes auprès du Ministre des Travaux publics pour faire aboutir quelques-unes de leurs revendications ; il est également l'auteur d'un projet de loi sur l'hypothèque fluviale. M. Basly, député du Pas-de-Calais, leur a aussi montré quelque sympathie. Quelques députés socialistes les ont couvert

de leur autorité morale dans leur grève révolutionnaire de 1904, et c'est tout.

Le marinier n'est ni un ouvrier, ni un salarié, mais un petit propriétaire, un petit patron qui fait, avec l'aide de sa famille, les transports par voie d'eau. C'est l'idéal rêvé par Le Play, de l'ouvrier libre et indépendant, travaillant avec les siens, sans auxiliaire étranger, avec des instruments lui appartenant. La femme s'occupe du ménage, fait la cuisine, lave le linge et veille à la propreté de la péniche. Elle aide son mari à diriger le bateau dans les passes difficiles. Elle le remplace entièrement quand celui-ci est harassé de fatigue et s'en va prendre quelques heures de repos sur les « carreaux » où la circulation continuelle est obligatoire le jour et la nuit. Elle fait ainsi un travail excessif pour ses forces. C'est encore elle qui va faire les provisions lorsqu'on stationne. Parfois, elle accompagne son mari au marché d'affrétement pour lui donner de bons conseils et l'empêcher de dépenser trop d'argent. C'est donc chez elle une collaboration de tous les instants ; elle joue un rôle actif et contribue autant que son mari, à la prospérité de la communauté. C'est elle aussi qui, le plus souvent, tient les cordons de la bourse et, en général, elle les délie moins facilement que son mari.

Les enfants, à mesure qu'ils grandissent, aident leur père et se forment, peu à peu, jusqu'au jour où ils seront assez forts pour conduire eux-mêmes un bateau.

Le marinier est assez courageux, mais en homme qui a conscience de son rôle de transporteur par eau, il le remplit avec dignité ; il ne fait pas facilement deux métiers. Qu'il manque des hommes de peine ou des

débardeurs pour décharger son bateau, il ne s'offrira pas volontiers. Il regardera, les mains dans les poches, tous ces gens actifs se déployer autour de lui. Il surveille d'un air distrait et indifférent et se repose. C'est un peu pour cela qu'on l'accuse d'être paresseux.

« Ce qui distingue le marinier de tous les autres travailleurs, dit M. Marlio (1), c'est qu'il est totalement dépourvu de la notion du temps. Qu'un événement de force majeure, la gelée, par exemple, arrête la circulation sur le canal, il attendra patiemment et sans hâte la reprise de la navigation. Que l'espace parcouru dans sa journée soit ridiculement court, peu lui importe ! il s'arrêtera à son heure habituelle et repartira le lendemain avec le même calme. Il passera plusieurs jours à la recherche d'un charretier, plusieurs semaines à la recherche d'un chargement. Quelquefois, cependant, le batelier, qui fume nonchalamment sa pipe, appuyé à la barre du gouvernail, revoit, dans sa pensée, le bateau qui a chargé avant lui et qui lui prendra peut-être au port d'arrivée la place qu'il désire. Il refoule en lui-même une véritable angoisse. Malheur alors à l'éclusier négligent ou au camarade maladroit qui lui fera perdre un quart d'heure par une fausse manœuvre !

» D'un naturel gai, dès qu'il est descendu du bateau, où la vie est plutôt sévère, le marinier cherche à se distraire. Il partage, avec le marin d'eau salée, un penchant très marqué pour la danse, et les bals publics n'ont pas de meilleur client. Ils est facétieux. Tantôt il appelle son bateau « Vas-voir-Derrière », en mettant ce nom à l'avant du bateau contrairement à l'usage, de sorte que la personne qui suit l'indication lue à

(1) Louis Marlio : « Le Marinier ». *Revue de Paris*, 15 août 1909.

l'avant en est pour son déplacement. Ou bien le nom choisi est « Allez-y-voir », « Je-ne-sais-pas », ou « Pourquoi-faire ? », si bien qu'aux interrogations réitérées de l'éclusier demandant le nom du bateau, le marinier répond imperturbablement : Allez-y voir, je ne sais pas ou pourquoi faire ? ce qui, ou bout de deux ou trois répétions met l'éclusier hors de lui. D'autres fois, il choisit un nom dont l'association avec le sien propre donne lieu à une consonnance bizarre ou à un jeu de mots. Citons le bateau « Tape-Dur » à Coudoux, le bateau « L'Œuf » à Lapoule, « Le-Coq » à Lapoule, ou le bateau « La-Poule » au marinier Lecoq, le bateau « Gêné » au marinier Dargent, ce qui donne pour devise « Gêné Dargent », ou bien encore le « Rasoir » à Barbier, ou le « 25-Décembre » à Noël. Si le marinier possède plusieurs bateaux, il s'arrange pour que leurs noms se suivent de façon curieuse ; par exemple, « J'attends-l'Autre », « Il-Vient », « Me-Voici », ou « Aval, l'Aval, l'Avalé ». En entendant sonner les prénoms de Valère, Alcindor, Aramis, Myrthil et Dorilas, que le batelier aime à donner à ses enfants, on se croirait plutôt au milieu des héros des « Fêtes Galantes » ou des personnages de la Comédie du XVIII^e siècle qu'au milieu de rudes et frustes travailleurs (1). »

Voilà, en peu de mots, quelle est la physionomie des chemineaux de nos canaux : on les a dépeints d'un mot un peu dur qui rend assez bien la note générale que l'on ressent en les étudiant ; ce sont des « primitifs ».

(1) Marlio, déjà cité.

CHAPITRE DEUXIÈME

COMMENT LES MARINIERS ACQUIÈRENT LEURS BATEAUX

Trois combinaisons peuvent mettre le marinier à la tête d'une péniche : ou bien il achète à un constructeur, ou bien il s'entend avec un propriétaire de bateaux et fait avec lui un bail de demi-participation, ou bien encore il loue ses services à titre de contre-maître. Nous allons examiner les deux premières situations ; nous connaissons déjà la troisième.

1° *Achat du bateau*

Le marinier désireux d'acquérir un bateau se rend chez un constructeur, discute avec lui toutes les conditions : l'aménagement de la péniche, le prix, la date de livraison. Cette entente se termine par un compromis dans lequel sont insérées les diverses stipulations. Cet accord a lieu généralement douze, quinze ou dix-huit mois avant la prise de possession, suivant le plus ou moins grand nombre de commandes auxquelles le constructeur doit faire face.

La péniche du Nord de 300 tonnes à 1,80 d'enfon-

cement (1), vaut en moyenne de 12 à 15.000 francs. Sur ce prix, généralement le marinier a versé la moitié à la livraison sous forme d'avances payées en diverses fois : 500 ou 1.000 francs lors de la commande, une autre somme à « la mise en hauteur », quand le bateau prend forme et une troisième lors de la passation de l'acte de vente par devant notaire (2). Ce qui donne un versement de 6 à 7.000 francs à la livraison, et encore il n'est pas rare que le constructeur se contente de 3 ou 4.000 francs.

Le surplus est stipulé payable sous forme d'annuités variables, produisant jusqu'à parfait paiement des intérêts au taux de 5 % l'an.

(Voir à l'annexe N° 1 la formule d'un acte bateau.)

Il importe de remarquer qu'il n'existe pas d'artisan à qui on accorde un crédit aussi grand qu'au marinier et de vendeur qui, juridiquement parlant, soit dans une situation plus défavorable que le constructeur de bateaux.

Il suffit pour s'en convaincre de passer en revue les garanties précaires et fragiles que lui accorde la loi et de songer qu'en règle générale le batelier ne possède que son bateau sur lequel il est redevable d'une partie du prix de vente.

Le bateau de rivière est un meuble et son vendeur ne bénéficie que des garanties du vendeur de meuble, qui sont au nombre de quatre (3) :

(1) On en construit de plus petites de 160 tonnes, d'une valeur de 9.000 francs; de 80 tonnes, d'un prix de 4.000 francs; mais le vrai type de bateau, c'est la péniche de 285 à 300 tonnes.

(2) Cet acompte se fait parfois sous la forme d'une remise d'un vieux bateau, dont le marinier était antérieurement propriétaire.

(3) Derome : « L'hypothèque fluviale ». Thèse Paris, 1908.

1° Le droit de rétention des articles 1612 et 1613 du Code civil ;

2° Le privilège consacré par l'article 2102 § 4 alinéa 1 du même Code ;

3° La revendication instituée par l'article suivant ;

4° L'action en résolution des articles 1184 et 1654.

Etudions ces quatre cas au point de vue spécial du vendeur de bateau et en nous plaçant dans l'hypothèse de la vente à terme.

D'après l'article 1613, le vendeur à terme ne peut exercer son droit de rétention. Par le fait qu'il a accordé un délai pour le paiement du prix, il renonce implicitement à ce droit. Il doit donc se dessaisir du bateau à la date fixée pour la livraison et attendre l'arrivée du terme pour réclamer le prix sous forme d'annuités successives.

L'article 1613 lui conserve néanmoins le droit de retenir le bateau non encore livré en cas de faillite de l'acheteur survenue après la vente.

Cette garantie disparaît donc entièrement pour le vendeur dès qu'il y a eu livraison : elle est par le fait bien précaire.

Si nous considérons maintenant le privilège du vendeur de meuble et le droit de revendication du 4° de l'article 2102, nous ne sommes guère plus heureux. Car ces deux garanties disparaissent en vertu de l'article 550 du Code de commerce en cas de faillite de l'acheteur. Il ne fait pas de doute que le batelier qui fait profession d'effectuer des transports ou tout au moins en opère d'une façon répétée, a un outillage exploité dans un but de spéculation, soit commerçant. Et voilà le vendeur qui perd des droits spéciaux affectés à sa créance et se

trouve réduit à l'état de simple créancier chirographaire.

Si nous laissons de côté l'éventualité de la faillite : pour que le vendeur de meuble puisse exercer le droit de préférence né de son privilège et le droit de revendication, il faut que son bateau vendu soit demeuré en la possession de l'acheteur, que ces deux droits soient exercés dans un court délai de huitaine. Si donc le batelier aliène son bateau, le vendeur de meuble n'ayant pas de droit de suite (c'est un des principes fondamentaux de notre droit) se trouve absolument dépourvu de tout moyen d'action. Il ne lui reste qu'à faire saisie-arrêt entre les mains du tiers acquéreur pour tout ce qui est encore dû par lui au premier acheteur.

Nous ne sommes guère beaucoup plus heureux avec l'action en résolution des articles 1184 et 1654 du Code civil. Sans doute, le vendeur, par une clause résolutoire insérée dans l'acte de vente du bateau (ce qui se fait d'ordinaire) ou par l'obtention d'un jugement, pourra faire résoudre la vente et de la sorte recouvrer son bien. Mais, qu'il ait à faire à un marinier déclaré en faillite, l'article 550 du Code de commerce devient un obstacle à l'exercice de ce droit, ou bien que le bateau soit revendu par l'acheteur primitif et que le sous-acquéreur soit de bonne foi, le vendeur se heurte à un nouvel obstacle, l'article 2279, « en fait de meuble, possession vaut titre ».

Toutes ces garanties accordées par la loi au constructeur de bateaux sont donc absolument précaires et illusoires. Alors qu'un vendeur d'immeuble, par suite de non-paiement de la totalité du prix, a toute sécurité, le constructeur ou en général le vendeur d'un bateau qui cède un bien mobilier d'une valeur de 12.000 francs

est à la merci d'un acheteur et son gage repose sur l'honorabilité, la bonne foi et la réussite du marinier.

Il est vrai que le vendeur non payé a toujours la faculté de s'adresser à la justice pour obtenir de son acheteur des dommages-intérêts pour non-exécution de son obligation, mais encore faut-il que le marinier ait d'autres biens susceptibles d'être saisis. Or, nous le savons, c'est l'exception. Il faut aussi que le batelier ne tombe pas en faillite et 10 % parmi les mariniers ne font pas leurs affaires.

Hors le cas de faillite, une seule garantie existe : c'est que le bateau ne soit pas revendu.

M. de Seilhac, dans son ouvrage sur les « Mariniers du Nord et leur dernière grève » (1), trouve que le contrat qui lie le marinier au constructeur est un contrat léonin, « en ce sens (nous citons textuellement) que le vendeur stipule qu'à une annuité impayée, le surplus de la somme due est immédiatement exigible— ce qui est impossible à réaliser pour l'acheteur — et faute de cette libération immédiate, le bateau fait retour au vendeur — tout simplement. On ne tient pas compte des annuités déjà versées, l'objet aux trois quarts payé est repris sans autre forme de procès ».

Que le vendeur stipule « qu'à défaut de paiement d'une annuité, la somme restant due deviendra immédiatement exigible », nous ne le nions pas, c'est une clause de style dans les actes notariés, et il est juste que le vendeur, qu'il soit constructeur ou batelier, s'entoure de toutes les précautions. Il cède un meuble important sans recevoir de son acheteur des garanties correspon-

(1) Chez Arthur Rousseau, 1905.

dantes, il est juste que l'action résolutoire lui soit réservée.

Si nous examinons la seconde partie des reproches faits à l'acte de bateau « qu'en cas de non paiement, la péniche ferait retour au constructeur sans indemnité pour les annuités versées, » nous ne croyons pas que des tribunaux la sanctionnent ; en tout cas, bien des notaires (notamment ceux du canton de Merville, Nord), sur leur propre intitiative ou sur la demande des constructeurs, l'ont rayé de leurs actes depuis longtemps. Voici ce qui se passe généralement :

En cas de non-paiement, les tribunaux, dans deux décisions (1), ont alloué, tout simplement, une indemnité aux constructeurs, basée sur la moins-value résultant pour le bateau de l'usage qui en a été fait. Cette dépréciation a été évaluée de façon fort différente : à 2.400 francs pour quatre années de navigation, par le Tribunal de la Seine, et à 5.000 francs par la Cour d'Amiens, pour deux années. Fort de cette jurisprudence nous pouvons conclure : Qu'en règle générale l'usure annuelle d'un bateau est de 5 à 600 francs (c'est le chiffre que nous ont fixé les mariniers et les constructeurs), qu'en cas de non-payement d'une annuité, la vente serait résolue, le bateau repris, mais on imputerait, sur les annuités versées, la dépréciation, et l'excédent reviendrait au marinier.

Nous ne voyons pas là trace d'un contrat léonin. Et le plus à plaindre n'est pas l'acheteur, mais le vendeur qui manque totalement de garantie.

La pratique notariale a cherché, dans l'arsenal des

(1) Affaire Pruvost frères contre dame Couplète. 5me Ch. civile de la Seine, 1er déc. 1906. — Cour d'appel d'Amiens, 21 déc. 1906.

lois, le moyen de pallier à cet inconvénient ; elle a cru le trouver, en partie du moins, dans la loi du 17 mars 1909, sur la vente et le nantissement de fonds de commerce, en insérant la clause suivante :

« Les acquéreurs remettent à titre de garantie et nantissement, conformément aux articles huit et suivants de la loi du 17 mars 1909, à M. X... (vendeur), qui accepte, le fonds de commerce de batelier qu'ils exploitent actuellement et comprenant l'enseigne et le nom commercial, la clientèle, l'achalandage et le matériel, ensemble le bateau présentement acquis, ses agrès et tous autres bateaux qu'ils possèdent ou pourront posséder dans l'avenir.

» Le présent nantissement sera inscrit dans le délai de quinze jours au greffe du Tribunal de commerce de ..... dans le ressort duquel se trouve le domicile du débiteur, et où le fonds de commerce donné en nantissement, est réputé avoir son siège, et l'inscription sera renouvelée, s'il y a lieu, à l'expiration du délai de cinq ans, le tout aux frais des acquéreurs pour assurer l'effet des privilèges résultant de la vente ou du nantissement, et il est formellement convenu que, dans le cas où une loi instituant les hypothèques fluviales serait votée et mise en vigueur, le vendeur aurait le droit d'exiger le paiement immédiat du solde du prix en principal et accessoires, à moins que les acquéreurs ne lui confèrent une garantie hypothécaire au premier rang sur le bateau vendu ».

Celle clause obvie à l'inconvénient que nous avons signalé dans le cas où le marinier viendrait à tomber en faillite. Que le batelier soit commerçant, cela ne saurait faire de doute. Qu'il ait un fonds de commerce,

cela semble plus difficile à établir, mais peut se soutenir. Si l'on ne peut parler pour lui de clientèle, d'achalandage, il a une enseigne, un nom commercial qui n'ont, sans doute, pas grande valeur par eux-mêmes, mais qui existent. Il a un mobilier commercial, un matériel et un outillage qui rentrent dans ce fonds de commerce et sont, aux termes de l'article 9 de la nouvelle loi, susceptibles d'être donnés en nantissement. Ce mobilier, ce matériel et cet outillage sont constitués par le bateau. Donc, ayant en gage particulier ce fonds de commerce, le vendeur a un privilège sur tous les éléments qui le constituent et, notamment, sur le bateau vendu. Et ce privilège ne peut être en principe résolu par la faillite du débiteur, sauf dans le cas d'inscription de nantissement après la cessation de paiement où les règles sont les mêmes qu'en matière hypothécaire.

Malheureusement, il y a une situation à laquelle cette clause ne peut remédier : quand l'acheteur vient à aliéner son bateau à un sous-acquéreur. L'inscription du nantissement confère une hypothèque (déguisée sous un autre nom) sur le fonds de commerce avec droit de suite et droit de préférence. Et si l'acquéreur d'un fonds de commerce veut avoir sécurité complète, il doit purger les inscriptions prises par le créancier nanti ; mais le législateur n'a pas voulu entraver les transactions commerciales, et rien n'empêche le débiteur, l'acheteur du bateau, dans le cas spécial qui nous occupe, d'aliéner telle ou telle partie du fonds de commerce, et notamment le bateau.

Et voilà pourquoi si la clause précitée donne, à notre humble avis, satisfaction au vendeur de bateaux en cas de faillite du marinier, elle ne confère aucun

privilège en cas d'aliénation par le batelier à un tiers acquéreur. De là, la nécessité de l'hypothèque fluviale.

M. Plichon, député du Nord, a déposé, à la Chambre des députés, à la séance du 21 février 1895, une proposition de loi tendant à l'institution de cette hypothèque sur les bateaux de navigation intérieure.

Nommé rapporteur de la commission chargée d'examiner son propre projet, M. Plichon déposa, à la Chambre, son rapport dans la séance du 16 décembre 1896 (1). Nous en extrayons les passages suivants qui montrent bien les services que pourrait rendre cette hypothèque.

« En nous efforçant de permettre d'hypothéquer les bateaux circulant sur les rivières ou les canaux, nous voulons donner, à notre batellerie, un instrument de crédit qui lui permette de se développer, de transformer rapidement son outillage afin de le mettre en rapport avec les travaux issus du nouveau programme de travaux publics et de faire, à l'industrie des chemins de fer, cette concurrence loyale d'où naissent, chez tous les peuples civilisés, le progrès, l'économie et le développement de l'activité commerciale.

» Le droit d'hypothéquer le bateau donnerait « au constructeur qui fait crédit au marinier une garantie absolue ; il lui permettrait, par conséquent, tout en demandant un intérêt moins élevé à son argent, d'augmenter, dans des proportions considérables, le chiffre de ses affaires, et de développer l'industrie si importante de la construction ; il donnerait en même temps aux bateliers l'avantage d'être déchargés d'une partie du loyer des sommes dont ils sont débiteurs. »

(1) *Journal Officiel*, Documents parlementaires. Ch. 1896, pages 1627 et suivantes.

Qu'il nous suffise d'ajouter que la Commission chargée de l'examen de ce projet fit, au sujet de l'utilité qu'il y aurait à l'adopter, une enquête auprès de soixante Chambres de Commerce intéressées ; quarante-sept furent favorables au projet, vingt-quatre sans aucune espèce de restriction et vingt-trois avec quelques observations.

La Chambre de Commerce de Paris se montra particulièrement bienveillante pour ce projet : « La loi proposée, disait-elle, donnerait, à la propriété marinière, un caractère mixte la rapprochant de la propriété immobilière dans la mesure nécessaire pour le but qu'on a en vue.

» Elle donne au bateau une sorte d'état civil fort utile pour bien des constatations.

» Elle facilite l'acquisition à ceux auxquels les moyens manquent pour un paiement immédiat.

» Elle permet au propriétaire d'en mobiliser la valeur sans en perdre la possession. »

Voici, brièvement résumée, l'économie de ce projet de loi.

On créerait des conservateurs des hypothèques fluviales dans quatre villes, à Paris, Lyon, Nantes et Bordeaux. Ces fonctionnaires seraient détenteurs de trois registres :

1° Un registre pour l'immatriculation des bateaux ;

2° Un registre pour la transcription des actes translatifs de propriété ;

3° Un registre pour l'inscription des hypothèques et des privilèges.

Le premier registre permettra d'identifier le bateau à l'aide d'un numéro matricule, de lui créer un véritable état civil.

Cette formalité de l'immatriculation est déjà en usage depuis quelques années. Elle a, du reste, donné d'excellents résultats. Avec elle, les bateaux de rivière ont perdu leur anonymat : les signes indélébiles qui les marquent, les distinguent tous les uns des autres d'une manière absolument rigoureuse, sans tromperie ni fraude à craindre par le changement clandestin du nom du bateau, d'où la possibilité actuelle de suivre une péniche dans tous ses déplacements.

Les actes translatifs de propriété des bateaux n'auront d'effet, à l'égard des tiers, qu'après transcription sur le second registre. En cas de non-paiement de la totalité du prix, le vendeur qui aura fait transcrire son titre aura un privilège analogue à celui du vendeur d'un immeuble.

Le troisième registre servira à l'inscription des hypothèques.

Ce projet devenu loi (1) est appelé à rendre des services très importants à la construction de bateaux. Cette industrie peut alors traiter en toute sécurité. Le vendeur est garanti par une véritable hypothèque. Il y aurait une sanction pénale en cas de fraude de la part de l'acheteur : les pénalités portées par les articles 408 et 463 du Code pénal lui seraient infligées.

En second lieu le batelier trouverait dans cette loi un instrument de crédit qui l'aiderait à traverser les moments difficiles.

Cette loi aura peut-être un autre résultat celui d'encourager la coopérative de construction de bateaux. Au regard de tous, dans l'état actuel, ce mode de sociétés

(1) Voir la thèse très remarquable de M. Derome : « L'hypothèque fluviale ». Paris, 1908.

coopératives est extrêmement difficile à fonder et surtout à maintenir, à cause tout d'abord du manque de capital et ensuite des connaissances spéciales qu'exige cette profession. La première difficulté serait largement atténuée avec le projet de M. Plichon. Resterait la seconde, et ce n'est pas la moindre. Bien des mariniers nous ont fait entendre que les garanties morales, l'esprit conciliant qu'offraient les constructeurs (1) étaient un gage suffisant pour qu'ils n'aillent pas se lancer dans l'aventure de la construction coopérative, qui pourrait être néfaste pour eux et en tout cas extrêmement difficile à réaliser.

Une fois en possession de son bateau, le marinier n'a de rapports avec son constructeur que pour les réparations. Celles-ci sont plus ou moins fréquentes et dépendent du plus ou moins de soins qu'a le batelier de son bateau. Une péniche solidement construite et bien entretenue peut naviguer de vingt-cinq à trente ans. Généralement, entre seize et vingt ans de navigation, le marinier y fait faire une grosse réparation de deux à trois mille francs. Disons encore que les Compagnies d'assurances exigent de l'assuré une visite complète du bateau par un constructeur tous les cinq ans, et naturellement le batelier en profite pour y effectuer de menues réparations.

(1) Surtout ceux de Merville (Nord), centre de construction le plus important du Nord de la France, où on fait des péniches solides, et avec cela, très avantageuses. Le grand nombre de bateaux construits en est la seule cause.

2° *Le bail à demi-participation*

Il existe, dit M. de Seilhac (1), un autre mode extrêmement intéressant, qui met le marinier en possession d'un bateau. C'est le bail à demi-participation. La péniche est livrée au marinier qui devra partager les bénéfices avec le propriétaire. C'est à vrai dire le système du métayage.

En voici les principales conventions :

Le chiffre du produit est calculé comme suit :

Le produit brut comprend le montant des affrétements réalisés par les voyages et les jours de planche payés au marinier, à quelque titre que ce soit.

De ce produit il est déduit à titre de frais à la charge des deux parties les frais du bail, le montant des assurances sur corps, marchandises, fret, retirement et recours des tiers, les contributions, les commissions payées aux affréteurs, les frais de halage, d'écluses et autres redevances, ayant le caractère de frais obligatoires de route, les frais de chargement ou d'arrimage, les droits de quai et l'éclairage des fanaux et du guide.

Les réparations à faire sont en principe réglées comme suit :

Les grosses réparations ne pouvant être faites que sur chantier, ou celles nécessitant le concours d'ouvriers spéciaux, sont à la charge exclusive du bailleur.

Les menues réparations qu'il est d'usage pour les mariniers d'exécuter eux-mêmes sont faites par le preneur, mais le bois est fourni par le bailleur.

La location comprend, outre le bateau, toute la série

(1) *Les Mariniers du Nord.* Rousseau, Paris, 1905.

d'agrès, dont il est fait un inventaire contradictoire.

Nous ne croyons pas que cette pratique soit fréquente, mais elle a sur le louage de services pur et simple l'avantage d'intéresser le marinier participant aux bénéfices, à la bonne exploitation du bateau. Nous ne pensons pas qu'elle soit d'un rapport suffisant pour le marinier et qu'elle parvienne à nourrir son homme, à moins que le propriétaire de la péniche n'alloue le plus clair du bénéfice à son « associé ».

***

Maintenant que nous savons comment le marinier devient propriétaire de son bateau, dans quelle situation se trouve le batelier « associé participant aux bénéfices » ou contre-maître, nous allons montrer comment il trouve du travail et le suivre dans l'un de ses voyages.

CHAPITRE TROISIÈME

L'AFFRÉTEMENT DU CHARGEMENT ET DU DÉCHARGEMENT

La profession de batelier consiste à faire le transport par eau de certaines marchandises moyennant une rémunération convenue appelée fret. Ce fret a pour base la tonne de 1.000 kilogrammes. C'est ainsi que l'on dira le fret est à 5 francs, 5 fr. 25, 6 francs. Pour connaître le prix total du transport, il suffit de multiplier le nombre de tonnes dont le bateau est chargé par le taux du fret convenu, soit 280 tonnes $\times$ 5 = 1.400 fr.

Toute la matière des transports fluviaux est régie, en France, par les articles 1782 à 1786 du Code civil, et les articles 96 à 108 du Code de commerce modifiés par les lois du 11 avril 1888 et du 17 mars 1905.

Notre intention n'est pas de faire une étude de ces différents articles (1), nous nous bornerons à examiner de quelle façon le marinier cherche et trouve du travail et la question connexe des délais de chargement et de déchargement.

(1) Voir *Précis de Jurisprudence des transports par eau*, par Henri Meunier, 1909.

Section I

L'affrétement (1)

Lors de la mise en exploitation des Mines du Nord et du Pas-de-Calais, les Compagnies des Mines avaient organisé chez elles des bureaux d'affrétement où des agents à leur solde étaient chargés d'affréter les bateaux nécessaires au transport de la houille. Mais cette façon de procéder avait des inconvénients et pour le batelier et pour la fixation du fret.

Le marinier, guidé par les « on-dit », par les renseignements qu'il avait pu recueillir en route, se rendait à l'un de ces bureaux. Et il arrivait fréquemment que certains rivages regorgeaient de bateliers quémandeurs de voyages, alors que d'autres en étaient dépourvus. Dans les premiers, le marinier craignant une attente trop prolongée, était obligé d'aller chercher des transports ailleurs, afin d'être chargé plus vite, d'où perte de temps pour lui, à moins qu'il ne préférât patienter. Dans les seconds, on manquait de matériel de transport,d'où autre inconvénient pour les mines expéditrices.

La fixation du fret, reposant comme tout prix sur la loi de l'offre et de la demande, devenait extrêmement difficile et très variable, par suite de cet afflux ou cette pénurie de mariniers transporteurs.

A ce système vicieux en lui-même succéda un autre plus rationnel. Ce ne fut plus le batelier qui alla s'affréter

(1) Voir de Seilhac : Les Mariniers du Nord et leur dernière grève, page 61, *Les Affréteurs*.

aux mines, ce fut leur délégué qui vint à lui. Ce dernier, muni d'instructions indiquant le nombre de bateaux nécessaires, se rendait à certains passages importants de péniches à Lille, Douai, Cambrai, et là il affrétait pour le compte des Mines. Car, en général, quand un client faisait une commande de charbons aux houillières, il les priait d'assurer l'affrétement des bateaux qu'elles avaient à leur expédier. On peut dire qu'il y a dix ou douze ans, les 9/10 des chargements par eau se faisaient dans ces conditions.

L'agent des Compagnies, en séance publique, offrait aux mariniers à la recherche de voyages, des transports pour les diverses destinations à desservir. Les cours s'établissaient ainsi suivant une juste application de la loi de l'offre et de la demande : le nombre des voyages à faire et de mariniers pour les effectuer étant connu. Le marinier trouvait de sérieux avantages à ce mode d'affrétement. Il savait où se rendre pour s'embaucher, ne perdait plus son temps en voyages stériles, en démarches multiples et coûteuses.

L'opération se faisait sans grands frais pour lui, puisque l'affrétement fait par les Compagnies ne comportait aucun courtage.

Cet intermédiaire entre le marinier et les Mines agissant somme toute pour le compte du destinataire, c'est l'affréteur. Et ces séances publiques, c'est déjà l'ébauche des Marchés d'affrétement (1).

D'autre part, certains industriels ou commerçants en quête de bateaux placèrent un employé dans les centres d'affrétement. Ils le chargeaient de négocier

(1) Tous ces renseignements nous ont été donnés par M. Jean Plichon, député du Nord; ils sont conformes à ceux de M. de Seilhac.

avec des mariniers, de veiller au chargement de la marchandise, à ce que sa qualité, sa composition et son poids fussent conformes au marché conclu, qu'elle soit chargée aux dates convenues, le priant de remettre des avances aux mariniers, etc..., et lui payaient des appointements proportionnés à ce genre de service.

Par contre, d'autres maisons, afin de payer moins cher leur représentant, leur permettaient de percevoir un tant pour cent sur le fret payé au marinier.

Peu à peu, elles finirent par dire à leur commissionnaire : « Nous ne vous appointons plus, votre rétribution vous viendra uniquement du batelier ; réclamez-lui un droit de courtage. »

Et l'on voit comment le batelier exonéré d'abord de cette commission finit par la supporter entièrement.

Au début, les affréteurs étaient peu nombreux et leur situation très lucrative. La création, en 1886, d'une Chambre d'affrétement à Charleroi, Chambre qui fonctionne d'ailleurs avec beaucoup de succès, eut pour conséquence de laisser sans clientèle les nombreux affréteurs qui opéraient sur cette place. Une grande partie se sont rabattus sur le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, et pour s'attacher la clientèle ont pratiqué sur une grande échelle, la remise au destinataire d'une partie de leur commission. Cette remise s'est élevée jusqu'à 50 %. Le client croyait faire, en touchant cette ristourne, une excellente opération, ne se figurant pas qu'en somme il ne recevait que la moitié de ce que son transport lui avait coûté en trop. Les affréteurs, en effet, élevèrent d'autant plus facilement le taux de leur commission, que le fret qu'ils accordaient étaient plus haut. Une élévation très marquée du fret fut la

conséquence de cette nouvelle méthode de procéder.

Les Compagnies minières qui affrétaient directement pour leurs clients durent subir ces cours ainsi accrus. Ne percevant aucune commission, elles ne purent faire de remise au destinataire et la clientèle cessa par là même de leur confier ses affrétements. La proportion de mariniers qui ont continué à se présenter directement aux Compagnies a été réduite à 10 % environ. On peut se demander pourquoi les mariniers n'ont pas compris que n'ayant pas de commission à payer, ils pouvaient accepter un fret moindre et n'ont pas continué à s'adresser directement aux houillères ? Ont-ils eu peur de s'inféoder à telle ou telle Compagnie et d'être ainsi plus à leur entière discrétion ? Ont-ils préféré avoir à leur disposition un plus grand choix de destinations en s'adressant à un affréteur quelconque ? C'est possible. En tous cas, il est résulté de très grands inconvénients de ces nouvelles habitudes.

Les destinataires ont passé directement leurs ordres aux affréteurs. Ceux-ci, sans se préoccuper si les Compagnies étaient en état de charger rapidement les bateaux qui leur seraient envoyés (tenaient à prouver à leurs clients leur diligence, alors même que ces derniers n'avaient pas droit à une livraison immédiate de la Mine), affrétaient autant de bateaux qu'ils le pouvaient. Aussi les rivages des Compagnies minières étaient-ils encombrés de bateaux attendant un chargement qui ne leur était dû que quinze, vingt jours et même un mois plus tard.

C'est alors que les Compagnies houillères, se souvenant de ce qui se passait à l'époque où 90 % des affrétements étaient faits par les Compagnies qui avaient soin

de n'appeler à leurs rivages des bateaux que lorsqu'elles étaient à même de les charger dans un délai relativement restreint, et appréciant les résultats excellents qu'avait donnés la création d'une Chambre d'affrétement à Charleroi, décidèrent, le 5 mars 1904, l'établissement d'un organe du même genre à Douai. Ce fut la Chambre d'affrétement qui commença à fonctionner le 7 juillet 1904. On pensait que cette chambre, en concentrant les ordres et les offres, serait à même de donner satisfaction aux uns et aux autres : aux *destinataires* en ne prélevant qu'une faible commission qui ne ferait pas monter le prix du fret et en ayant en main des offres de bateliers pour toutes destinations ; aux *mariniers* en pouvant leur offrir les destinations qu'ils préfèrent et en ne leur demandant qu'une commission très réduite ; et à tous les deux parce que les Compagnies renseigneraient exactement la Chambre d'affrétement sur les dates auxquelles les bateaux pourraient lui être envoyés pour être rapidement chargés.

La commission que prennent les affréteurs est de 5 %, quelquefois plus ; la Chambre d'affrétement demandait 1 % avec maximum de 15 francs pour Paris, avec un fret moyen de 5 francs et un bateau de 280 tonnes. C'était donc, suivant qu'on s'adressait à un affréteur ou à la Chambre 70 francs ou 14 francs de commission à payer, d'où pour le batelier une augmentation réelle du fret de 0,20 centimes par tonne s'il s'adressait à la Chambre d'affrétement. De plus, si on tient compte de la rapidité de chargement qui aurait été la conséquence de la concentration des ordres par ce nouvel organe, on peut dire que son action aurait été extrêmement favorable au transport par eau.

Cette organisation n'a pas eu jusqu'à présent tout le succès espéré. Les mariniers avaient déjà pris l'habitude de s'adresser à l'affréteur, et comme le fait remarquer M. de Seilhac, ne virent dans la Chambre d'affrétement qu'une création des Compagnies houillères, et « ce bloc encharbonné ne leur disait rien qui vaille ».

« Dès que nous serons sous l'autorité des Mines, affirmaient-ils avec entêtement, nous serons moins libres encore que nous ne l'étions sous le gouvernement des affréteurs. »

La clientèle se montra elle-même défiante et puis il lui fallait sacrifier la ristourne.

Aussi cette chambre traite peu d'affaires et les commissions qu'elle a encaissées n'ont jamais permis d'en couvrir les frais, et ce sont les Compagnies houillères qui en ont comblé le déficit.

***

Le marinier traite donc de préférence avec l'affréteur, qui est le maître de la place. Et puisque nous pouvons déjà nous faire une idée de cet intermédiaire qui s'est glissé entre le marinier et l'expéditeur ou le réceptionnaire, nous le définirons : « un commissionnaire chargé par une tierce personne de trouver un ou plusieurs bateaux pour effectuer un transport de marchandises, d'en négocier les conditions et notamment le taux du fret et qui, à titre de rétribution pour le service rendu, reçoit du batelier un droit de courtage de tant pour cent sur le montant total de l'affrétement.

Ce métier étant devenu très lucratif, leur nombre augmenta rapidement.

Et, dit M. Seilhac (1), « ils exploitèrent galamment des mariniers, qui n'étaient réellement pas pour eux une clientèle mais un peuple imposable et corvéable à merci, ayant besoin d'eux, et qu'ils trouvaient constamment soumis à leurs lois, parce que ce peuple inorganisé ne pouvait s'en libérer.

» Les affréteurs, en effet, ne sont pas et ne peuvent pas être de *véritables commissionnaires*. Placés entre les commerçants ou industriels et les mariniers, ils n'ont pas à ménager également l'une et l'autre clientèle. Celle des mariniers ne leur fera jamais défaut. Les mariniers sont trop nombreux et il n'y a chez eux que l'embarras de les choisir. Le commerce et l'industrie, au contraire, sont *sollicités par les affréteurs*, et c'est à qui obtiendra leurs ordres. Les affréteurs se trouvent donc être les très humbles serviteurs des distributeurs du travail. Aussi ne ménagent-ils pas les mariniers et sont-ils, en général, exécrés par eux comme les vrais patrons, les embaucheurs patentés.

» De plus, ajoute M. de Seilhac, leur rôle est déterminé par l'habileté commerciale, qui consiste à dire aux commerçants et aux industriels : « Hâtez-vous d'affréter parce que le fret va hausser », et aux mariniers : « Hâtez-vous d'accepter les offres parce que le fret va baisser ». « Leur action repose donc sur l'habileté commerciale, sur le bluff, sur la duperie. »

On peut distinguer plusieurs catégories d'affréteurs (2).

1° Les uns, en très petit nombre, dénommés plus spécialement *Courtiers de fret*, sont à la tête de maisons très importantes. Ils ont sous leurs ordres des agents

(1) Mariniers du Nord et leur dernière grève.

(2) La délimitation entre les quatre catégories est assez imprécise.

qui circulent sur les marchés d'affrétement et embauchent les mariniers. Ces courtiers traitent soit des voyages isolés ou bien font des transports à forfait, c'est-à-dire s'engagent pour une période donnée à fournir des bateaux à des industriels ou à des commerçants à un fret fixé d'avance. Ils ont généralement une clientèle industrielle et commerciale stable.

2° Viennent ensuite ceux que l'on dénomme les *affréteurs ordinaires ou forfaitaires*. Ces affréteurs ont peu de clients et pour vivre recherchent les affaires par tous les moyens possibles et se font entre eux une concurrence acharnée, notamment en provoquant la hausse ou la baisse du fret, sans tenir compte de l'état du marché et en accordant des ristournes importantes sur les commissions d'affrétement. Leurs pourparlers avec les mariniers sont plus ou moins corrects. Cette catégorie est assez nombreuse.

C'est elle qui, par ses agissements, a jeté le discrédit sur la profession d'affréteur et accumulé ces haines qui, en 1904, ont abouti à une grève de la batellerie et a valu aux courtiers de fret le nom de « rongeurs ».

Voici du reste de quelle façon ils traitent les affaires :

Si le fret est à 5,50, ils proposent aux négociants d'en trouver à 5,25, ou à 4,75 s'il est à 5 francs, et leur offrent, en outre, une remise de 40 ou 50 francs sur chaque affrétement qu'on leur fait faire. Certains négociants trouvant la combinaison avantageuse se laissent tenter. Pour se récupérer, les forfaitaires imposent aux bateliers une commission de 60, 70, 80 francs, selon que leur victime est plus ou moins facile à plumer.

Que le mois d'octobre arrive, leur tactique change. C'est l'époque où un grand nombre de bateaux sont

occupés pour les sucreries et les distilleries pour le transport des betteraves, les voyages pour les Mines sont plus rares, et comme il y a moins d'offres parmi les bateliers, la lutte se produit alors en sens inverse. Pour trouver des mariniers, ils font monter le cours de vingt-cinq centimes par semaine. Ainsi le fret subit parfois une fluctuation de un franc à un franc cinquante centimes par tonne en un délai assez court. Ce qui est très préjudiciable pour l'industrie, pour qui les frais de transport entrent pour une large part dans les prix de revient. Ces intermédiaires profitent de la hausse pour passer des marchés à forfait avec le commerce (1) ; ils demandent comme fret une bonne moyenne. Ils savent qu'après la campagne betteravière, il y aura sur le marché abondance de bateaux, c'est, du reste, le moment attendu pour exercer, sur le taux du fret, une pression dans le sens de la baisse, et quand le cours du fret se trouve inférieur au prix forfaitaire, l'affréteur encaisse la différence en plus du courtage qu'il reçoit du batelier.

M. de Seilhac dit en parlant des courtiers fortaitaires : ils « sont, en réalité, les défenseurs des intérêts « de la batellerie » (nous ne disons pas des bateliers) qu'ils ont à défendre contre l'influence croissante des Compagnies de chemin de fer. Ceux-là emploient pour obtenir des ordres l'appât de bas prix : mais ils enlèvent aux chemins de fer une partie de leur trafic, et c'est grâce à eux que la batellerie subsiste ». Nous ne sommes pas tout à fait de cet avis, car les forfaitaires, ainsi que nous l'avons établi, font baisser les prix, ce n'est pas pour

(1) Ils s'engagent à trouver des bateaux pour faire des transports de 2 à 3.000 tonnes.

en faire profiter le commerce et l'industrie, mais pour augmenter leur rétribution. Ils vivent au détriment des commerçants, des industriels et de la marine fluviale. Car, sur le taux payé par les premiers, ils touchent un profit qui ne va pas aux bateliers. Ils font du jeu, avec grande chance de gagner, car ils en content facilement aux mariniers.

3° Nous trouvons les *petits affréteurs*. Voici ce qu'en dit M. de Seilhac : « Ils recueillent tous les rebuts des premières catégories et mettent en œuvre l'armée de réserve de la batellerie, tous les mariniers sans travail, tous les bateaux à moitié démolis qui peuvent encore tenter de petits voyages. C'est chez eux que le fret tombe le plus bas, ce sont eux qui ont fait baisser les cours à des taux où les mariniers perdaient de l'argent à entreprendre des voyages. Mais ne préféraient-ils pas voyager à perte que de rester pendant de longs mois immobilisés dans un port fluvial ? C'est la dernière ressource de la batellerie..... Ces affréteurs sont le plus souvent des cabaretiers qui, ayant pris l'habitude de recruter des engagements pour les gros affréteurs, risquent à leur tour un essai ; dans les conditions les plus favorables pour eux et par conséquent les plus néfastes pour les mariniers. »

Sous-agents, employés d'un courtier, ce sont eux qui confirment et font signer la convention d'affrétement. Et cette conclusion du marché ne va pas sans le versement d'une commission supplémentaire ou des dépenses au cabaret, et le marinier voit partir ainsi le plus clair de son bénéfice.

La nouvelle loi sur les bureaux de placement interdit formellement aux placiers de tenir un débit de boisson.

La loi ne veut plus que l'ouvrier qui cherche du travail n'en puisse obtenir qu'à la condition de s'abrutir dans les assommoirs. Elle estime ce commerce profondément immoral. Et quelle différence entre ce placier débitant et ce sous-agent cabaretier. Le batelier cherche du travail, il a droit à la protection de la loi.

Cette pratique est surtout courante dans la banlieue de Paris, à La Villette, Charenton, La Monnaie, l'Ile Louviers, l'Ile Saint-Denis où des marchands de vin se livrent à ce trafic honteux (1).

4° Puis ce sont les *affréteurs propriétaires de bateaux*. Ceux-ci sont souvent des entrepreneurs de transport par eau, quelquefois d'anciens mariniers faisant conduire leurs bateaux par des contre-maîtres et qui, en recherchant du fret, se trouvent amenés entre temps à travailler à la commission. Ils font aussi des forfaits pour occuper leurs péniches, mais contribuent parfois à fausser le cours du fret, ayant intérêt à le voir monter. Sur une liste de 41 affréteurs que nous avons sous les yeux, nous en rencontrons 21 qui sont propriétaires de bateaux.

La recherche du travail est une question importante pour le marinier. Il va au marché d'affrétement tout comme le paysan va à la foire. Il revêt ses habits les plus neufs et est accompagné assez souvent de sa femme, qui est toujours de bon conseil, et en tout cas l'empêchera de se livrer à des libations dispendieuses.

Ces marchés se tiennent en plein air, sur une grand'place de Lille ou de Douai. Avant de voir l'affréteur, le marinier, en homme méfiant qui aime à se renseigner, ne se presse pas. Il s'enquiert d'abord auprès des cama-

(1) *Pénichien* du 10 juin 1906.

rades du taux du fret, des principaux voyages. Ce n'est qu'après avoir mûrement réfléchi qu'il se décide à aborder l'affréteur, et encore le plus souvent c'est ce dernier qui l'accoste le premier.

Ils discutent ensemble les conditions, la destination proposée, le taux de la commission. Le marinier, qui a toujours le temps, demande à réfléchir. L'affréteur passe à d'autres, c'est souvent le même jeu. L'affréteur rentre dans son café attitré, et quand le pauvre marinier est décidé à accepter le voyage, le plus souvent un camarade plus malin a acquiescé à l'offre et il ne reste plus d'embauchage.

Oh, il n'est pas embarrassé, il reviendra. A son retour au bateau, il aura peut-être une petite discussion avec sa femme ; mais, bah ! il s'en console aisément ; une autre fois il sera plus heureux et peut-être que le fret haussera dans l'intervalle. Certains reviennent cinq, six, sept et huit fois avant d'avoir trouvé un voyage à leur convenance.

Quand le marinier a traité, il signe sa convention sur la table d'un café.

(Voir un modèle de convention-type que donnent M. de Seilhac et M. Meunier (1) à l'annexe N° 2.)

Cette convention est assez bénigne en elle-même, mais il se rencontre parfois dans certaines des clauses plus draconiennes et partant plus onéreuses. En voici quelques-unes :

« En cas de contre-ordre de la part de mon client, il pourra vous être donné un autre voyage au cours du jour où la présente lettre sera annulée, sans aucune indemnité. »

(1) *Précis de Jurisprudence des transports par eau*, 1909.

Voilà une clause qui réduit à néant l'engagement pris et signé par l'affréteur et met le marinier à sa merci pour l'obtention d'un autre voyage. Le batelier aura perdu tout son temps et immobilisé son matériel, sans même toucher une indemnité.

Continuons : « En cas de différend pour le chargement ou de différend entre vous et l'expéditeur ou le destinataire, vous reconnaissez que je (moi affréteur) ne suis que l'intermédiaire entre l'offre et l'acceptation, et que par conséquent vous n'aurez aucune réclamation à m'adresser ni à me mettre en cause. »

Voilà bien l'affréteur qui sait imposer les clauses les plus dures au marinier dans l'intérêt de l'expéditeur et du destinataire ! Mais qu'une contestation survienne, il s'en lave les mains. C'est un intermédiaire sans responsabilité aucune, il n'encourt que celle de perdre la clientèle des industriels ou commerçants, aussi s'efforce-t-il de les soigner au détriment des mariniers.

Et celle-ci : « Les avances sur fret seront faites uniquement par ma maison. Vous ne pourrez pas prendre d'avances ailleurs sans mon autorisation écrite, sous peine de me devoir 2 % sur le montant total de votre fret. Je vous les retiendrai alors sur le paiement de votre lettre de voiture. »

Le marinier est payé d'ordinaire par le destinataire, et comme il lui faut une certaine somme pour effectuer son voyage, l'affréteur lui en fait l'avance moyennant 1, 1,50, 2 %.

Supposons qu'un courtier affrète annuellement cinq cents bateaux pour des destinations assez éloignées, par exemple Lens-Paris. Chaque bateau lui prend environ 1.000 francs d'avance à 2 %, ce qui donne

20 francs. Ces 20 francs × 500 produisent 10.000 francs. Or, les 1.000 francs représentant le capital prêté sont remis au départ et doivent être remboursés aussitôt le bateau arrivé à destination, c'est-à-dire un mois après environ. C'est tout simplement de l'argent placé à 24 %. Une maison d'affrétement qui dispose d'un capital de 50.000 francs peut, par suite des rentrées mensuelles de fonds, faire des prêts à ces 500 bateaux, et se constituer ainsi un intérêt de 10.000 francs, c'est-à-dire du 20 % en moyenne, sans grand risque puisqu'elle est remboursée par les destinataires.

Ce n'est pas le seul profit, car il y a une petite clause additionnelle : « Vous paierez un courtage de ....., réglable en nos bureaux aussitôt le chargement du bateau opéré ».

Le taux de la commission est très variable théoriquement. Elle dépend du bon vouloir du marinier ; mais en pratique certains usages se sont établis. Certaines circonstances tendent, d'ailleurs, à la majorer. Si le fret a tendance à la hausse, le marinier augmente la commission pour décider l'affréteur à lui consentir une majoration. Si le fret est bas, si les bateaux sont nombreux et les voyages rares, le marinier donnera également une forte remise pour s'assurer un transport.

Pour un chargement de 280 tonnes à transporter de Lens à Paris, au taux moyen de 5 francs, représentant pour le batelier un salaire brut de 1.400 francs et un salaire net de 650 francs (frais de traction et de pilote payés), les affréteurs perçoivent de 60 à 100 francs, c'est-à-dire de 4,3 à 7,1 % du salaire brut et de 9,2 à 15,4 % du salaire réel.

Elle est fréquemment de 70 à 80 francs, soit 5 à 5,70 %

du salaire brut. L'habitude a été prise, nous l'avons déjà noté, par certains affréteurs, d'abandonner, à leurs clients, une partie de la commission.

Le *Journal de la Navigation* a publié, en avril 1909, la lettre d'un affréteur offrant : 1° Une ristourne de 30 francs par bateau ; 2° d'affréter au minimum à 0,10 au-dessous du cours, ce qui équivaut à une remise de 28 francs ; 3° bonification de moitié sur les avances, soit 12 francs environ.

Cet affréteur offrait donc, par bateau, à peu près 70 francs de remise au destinataire. C'est naturellement le marinier qui les a payés et, certainement, l'affréteur y gagne encore quelque chose. D'autres offrent 40 francs, 45 francs et même 50 francs.

On voit, par ces diverses clauses que nous venons de mentionner, les abus criants auxquels donne lieu l'affrétement. Le marinier n'a aucun droit, le destinataire et l'expéditeur sont tout. Eux seuls sont intéressants pour l'affréteur. Le marinier n'a qu'à accepter la note à payer. Et si les bateliers en sont arrivés à ce point, c'est faute d'organisation, faute d'union.

Certains syndicats fluviaux (1) ont bien protesté contre ces clauses léonines et ont même déterminé leurs adhérents à ne plus s'y soumettre. Mais dans leurs rangs, il y avait toujours des défaillants pour plier l'échine sous le joug de l'intermédiaire. Que pouvaient faire les autres ? les dénoncer ? Quelle sanction leur infliger ? La radiation du contrôle syndical ? C'est une bien maigre peine !

Il nous faut affirmer, cependant, qu'il est des affréteurs

(1) Nous verrons ce point spécial en étudiant la question syndicale.

d'une absolue honnêteté qui, pour se maintenir, sont poussés par la concurrence à employer ces moyens, qu'eux-mêmes réprouvent et dont leurs concurrents se servent. Tout le mal vient de la liberté de la profession d'affréteur. Certains courtiers l'ont compris.

En novembre 1905, un groupe d'affréteurs de Douai : MM. Delagrange, Dupont, Guisez, Leblond, Legrand, Lemoine et Voisin adressèrent, au Ministre du Commerce, une demande tendant à la création d'une bourse officielle du fret à Douai. Il y aurait eu auprès de cette bourse des charges de courtier de transports par eau, dont les titulaires auraient eu seuls qualité pour servir d'intermédiaires dans les opérations d'affrétement.

Ils auraient eu, seuls, le droit d'affréter les bateaux naviguant sur les canaux et rivières situés dans les arrondissements d'Arras, Avesnes, Béthune, Cambrai, Hazebrouck, Lille, Saint-Omer, Saint-Pol et Valenciennes. Ce projet n'a pas abouti.

***

Les points de départ les plus importants pour les Mariniers du Nord de la France, sont les rivages des Mines du Nord et du Pas-de-Calais. Quant à leurs destinations, voici les principaux trajets : Paris, le Centre de la France vers Montargis et Nevers d'une part ; Dijon de l'autre ; la région de l'Est vers Nancy et Epinal ; régions métallurgiques de la Haute-Marne. A plus courte distance, ils se rendent à Chauny, puis Reims et les Ardennes ; enfin, vers le Nord même, à

Dunkerque, Lille, Roubaix, Tourcoing et Gand.

Voici, maintenant, quelques cours moyens (1) de fret de Lens à Paris, Nancy, Amiens et Reims, de 1900 à 1908 inclus :

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Lens-Paris.....	7 39	5 89	5 35	5 45	5 16	5 65	5 91	5 66	5 27
Lens-Nancy.....	7 08	6 »	5 29	5 48	5 50	6 15	6 25	6 46	6 48
Lens-Amiens....	4 71	3 57	3 16	3 45	3 30	3 67	3 97	3 58	3 10
Lens-Reims.....	5 48	4 09	3 35	3 85	3 64	4 16	4 25	4 »	3 70

Ces fluctuations sont dues évidemment à la plus ou moins grande activité du commerce et de l'industrie ; et le fret est l'aiguille indicatrice la plus sûre de cette activité.

Il est fâcheux que le marinier n'ait pour se renseigner que les indications plus ou moins exactes qu'il recueille de la bouche des affréteurs ou de ses camarades. Certains ont cru y remédier en créant une Bourse du Fret (2). M. Colson, Conseiller d'Etat, n'est pas de cet avis : « Quant aux services, dit-il, qu'une Bourse rendrait pour la détermination des cours du fret, il ne faut pas se les exagérer. De véritables opérations de Bourse ne sont pas possibles dans une matière où chaque contrat présente des caractères spéciaux, comme date, point de départ et de destination, où l'achat en gros, l'achat en vue de revendre, sont impossibles. Il ne peut donc être question que de faciliter la connaissance des conditions du marché par la publicité des offres et des demandes.» Ne serait-ce déjà pas un résultat précieux

(1) C'est la moyenne des frets accordés aux mariniers pendant une année.

(2) Nous reparlerons de cette institution au sujet des tentatives faites par le Syndicat Chavonin pour établir une bourse du fret à Douai.

pour le batelier qui est, actuellement, complètement désarmé, un frein nécessaire aux agissements de certains affréteurs qui abusent de la bonne foi et de l'ignorance de leur victime.

Section II

Chargement et Déchargement

Le batelier est un transporteur dont l'intérêt est évidemment de faire le plus grand nombre de voyages ; moins il mettra de temps en stationnements, soit pour s'embaucher, soit pour charger ou décharger la marchandise, plus il gagnera d'argent.

La question des délais de chargement et de déchargement mettait justement obstacle à cette fréquence des transports. Elle a été heureusement résolue le 27 décembre 1907, à la suite d'un accord intervenu entre une commission formée des représentants de trois syndicats de Navigation intérieure : (Le Syndicat de la Marine, celui de l'Alliance batelière et le Syndicat de la Batellerie), et la Chambre des Compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

Avant de voir à quelle situation ce pacte voulait remédier, nous allons passer brièvement en revue la question des Staries, Surestaries et Contrestaries, qui est connexe de celle des délais de chargement et de déchargement.

***

Le fret, nous le savons, est le prix du transport. Cette rétribution donne droit, sans augmentation de fret à

l'expéditeur et au destinataire, à quelques jours supplémentaires pour que le premier puisse effectuer le chargement de la marchandise, et le second la décharger.

On nomme ces journées : jours de planche (1) ou staries. Elles commencent à courir du moment où le batelier a mis son bateau à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire.

Ces délais, en France, à défaut d'une loi les régissant, sont déterminés par des usages locaux, variant entre eux, mais dont quelques-uns sont consacrés par des décisions judiciaires (2). En tablant sur une moyenne, on peut dire qu'en général, tant pour le chargement que pour le déchargement d'un bateau de 250 à 300 tonnes, le délai est de dix jours.

Il arrive souvent que ce délai n'est pas suffisant. Alors s'ouvre la période des surestaries, c'est-à-dire que, pendant cette nouvelle période généralement égale à celle des staries, le négociant a le droit de retenir le bateau pour continuer son opération, mais à charge de payer un supplément de fret qui, en moyenne, est de dix francs par jour.

« Passé le délai des jours de planche gratuits et d'un nombre égal de jours payants, il arrive souvent que le destinataire n'a pas encore fini son déchargement. Il y a même eu des abus, et l'on a vu des destinataires préférer laisser la cargaison dans le bateau en payant des surestaries et ne la débarquer qu'au fur et à mesure

(1) D'attente. — Cette expression vient de ce que la planche est placée entre la péniche et le quai. Le déchargement pourrait donc s'effectuer immédiatement.

(2) Voir Meunier. *Précis de Jurisprudence des transports par eau*, 1909.

des besoins de la clientèle. Ils évitaient ainsi une double main-d'œuvre, des frais de camionnage et les détériorations que les maniements trop fréquents font subir à la marchandise. Le marinier a alors plaidé que le bateau était un moyen de transport, un véhicule et non un magasin, et demandé des sommes plus élevées » (1). C'est ce qu'a admis la jurisprudence qui a accordé des contrestaries beaucoup plus fortes que les surestaries, et variant entre 20 et 25 francs par jour.

Avant décembre 1907, une fois affrété, le marinier se rendait au rivage des Mines désigné sur son contrat d'affrétement et il y prenait son tour de rôle. Il attendait là un temps indéterminé sans aucune espèce d'indemnité et sans qu'il y ait certitude pour lui d'être chargé dans un délai quelconque ; c'est qu'une clause de cette convention y mettait obstacle. Voici, du reste, comment M. la Rivière, ingénieur en chef des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, expliquait cette situation dans un rapport de janvier 1907.

« Chaque affréteur agit pour son compte personnel ; son intérêt est de réaliser le plus d'affrétements, au meilleur profit pour lui. Son rôle cesse dès que la convention d'affrétement est signé par le marinier. Ignorant les accords existant entre les houillères (expéditrices) et les destinataires, il n'a, en droit comme en fait, aucunement à se préoccuper du plus ou moins long stationnement des bateaux affrétés par lui, et ses conventions d'affrétement, simple échange de lettres entre l'affréteur et le marinier, stipulent nettement :

» *Que le chargement du bateau au rivage de ..... aura lieu à tour de rôle effectif d'arrivée, suivant la*

(1) Voir Meunier. *Précis de Jurisprudence des transports par eau*, 1909, déjà cité.

qualité du combustible à embarquer, et ce sans aucune garantie de délai aux conditions et usages du rivage, que le marinier déclare connaître et auxquels il donne sa pleine et entière adhésion, qu'étant un simple intermédiaire, l'affréteur ne peut être mis en cause par le marinier, s'il survient un différend entre lui et l'expéditeur ou le destinataire. »

Lors de la mise en tour, la plupart des Compagnies houillères font signer, par le marinier ou le chef du rivage, une convention spéciale par laquelle le marinier s'engage à se soumettre au règlement du rivage, et le chef du rivage à le charger à son tour dans la catégorie de charbon qu'il doit recevoir.

Les bateaux mis en tour forment, en effet, autant de catégories qu'il y a de sortes de charbon à charger, et il arrive constamment que, la production n'étant pas toujours en rapport avec les quantités de chaque espèce de charbon attendues par les bateaux présents, le tour d'arrivée ne peut être respecté.

Les bateaux de la Compagnie et ceux de certains gros clients, tels que la Compagnie du Gaz de Paris, par exemple, sont d'ailleurs appelés d'office par la Compagnie pour prendre leur chargement sans suivre l'ordre de leur arrivée.

Et le marinier perdait parfois un mois, six semaines, parfois trois mois, comme en 1899 et 1900, à attendre un chargement. Contre qui pouvait-il recourir ? Contre l'affréteur ! mais une clause l'exonérait de toute responsabilité. Contre les Mines ? elles n'étaient pas partie à la convention d'affrétement.

Du reste, le marinier sans cette clause, à cause des

frais à exposer, aurait redouté d'intenter une action contre une Compagnie houillère. N'était-elle pas, en vertu de l'article 32 de la loi de 1810 sur les Mines, justiciable du seul Tribunal civil, même si elle était une ancienne société transformée en une société anonyme commerciale.

En mars 1889, un congrès eut lieu à Douai, sur la proposition du Syndicat général de la Marine. Il comprenait des représentants des Compagnies houillères, de la Chambre syndicale des marchands de charbon de Paris, des Chambres de commerce de Douai et de Cambrai. L'objet de cette conférence était la réglementation des délais de chargement dans les Mines. Ce fut un échec complet. Toutefois, quelques points de vue intéressants y avaient été discutés : notamment celui du *bon de chargement* imaginé par M. Lattés, par analogie avec le stem (1) en usage dans les mines anglaises pour le chargement des vapeurs.

Les Compagnies refusèrent cette proposition pour diverses raisons que l'on peut résumer en une seule : elles ne voulaient établir « aucun lien de droit avec le marinier ».

En 1904, même tentative fut faite pour faire aboutir la réforme du bon de chargement. Cette conférence

(1) Dans les mines anglaises existe un bon de chargement, le stem, qui réglemente les époques où les chargements doivent s'effectuer.

Une société industrielle a un traité avec les mines de Cardiff. Le stem stipule que tous les trois mois, du 1er au 10, 2.000 tonnes seront livrées à la société industrielle. A date fixe, le chargement est livrable. S'il n'en est pas pris livraison, la société industrielle est responsable des frais de retard. Si la livraison n'est pas prête, c'est sur la Compagnie que tombe la responsabilité. De plus, une clause stipule très strictement que toute quantité non livrée dans un mois n'est pas reversible sur le mois suivant.

n'eut guère plus de succès que celle de 1889. Les Mines se contentèrent d'organiser la Chambre d'affrétement de Douai, qui, « en concentrant tous les ordres de la clientèle et en s'entendant avec les houillères pour fixer dans ses conventions la date de mise à quai du bateau qu'elle affrétait devait, semble-t-il, solutionner ce problème du chargement et du déchargement ».

Mais ce nouvel organe, comme le dit M. l'Ingénieur en chef La Rivière, ne constituait qu'un affréteur de plus et suivait les mêmes errements en déclinant toute responsabilité pour les délais de chargement, tant pour elle que pour les expéditeurs.

Toutefois, la question n'en faisait pas moins son chemin. M. Mallet et M. de Bovet, membres de la Chambre de Commerce de Paris, s'efforcèrent de gagner à la cause de la batellerie l'éminent directeur général de la Société des Mines de Lens, M. Reumaux, et le décidèrent à tenter l'essai « d'une organisation rationnelle des chargements ».

Il s'agissait essentiellement, dit M. La Rivière, « d'établir, de concert avec les principaux preneurs par eau, vers le 20 de chaque mois, le programme d'expédition du mois suivant, en vue de fixer, d'un commun accord, *les dates approximatives* auxquelles les bateaux doivent être mis vides à leur disposition au quai d'embarquement, de façon à éviter un stationnement anormal et inutile des bateaux vides. »

D'autres Compagnies houillères, les Mines d'Anzin, de Liévin, de Nœux, de Béthune, de Dourges, de Bruay, et de Marles suivirent la Société des Mines de Lens dans ses projets de réforme, et ces diverses Compagnies, après avoir liquidé le stock des bateaux accumulés

pendant la grève des mineurs en mars et avril 1906, mirent à l'essai le nouveau système de chargement.

« Des difficultés assez grandes, dit M. La-Rivière, se sont produites dans la pratique : La principale provient de ce qu'un assez grand nombre de bateaux (23,5 à 48 % du nombre des bateaux inscrits) sont arrivés en retard sur les dates indiquées et que l'expédition des bateaux manquants a dû être, soit annulée, soit renvoyée à une autre date souvent éloignée, d'où réclamations. Cette difficulté, coïncidant avec la pénurie du matériel du chemin de fer du Nord, a mis parfois les Compagnies houillères dans une situation critique.

» Une autre difficulté est provenue de l'envoi au rivage de bateaux par certains clients, sans s'être mis d'accord avec la mine pour la date du chargement. Il a fallu forcément reporter le chargement de ces bateaux au mois suivant, d'où réclamations. La moyenne des stationnements s'est trouvée accrue de ce fait.

» Mais les mariniers ont, en général, bénéficié largement du nouveau système et..... la durée moyenne du stationnement des bateaux au rivage des Compagnies qui l'ont mis en pratique a diminué constamment depuis juillet, et est de beaucoup inférieure à ce qu'elle est dans les autres Compagnies.

» Nous avons donc obtenu déjà, concluait M. La Rivière, sans réglementation officielle, uniquement par des négociations amiables, des résultats encourageants. Qu'y a-t-il à faire pour généraliser une solution et lui donner une sanction ? »

« La Chambre des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, dit M. Gérardin (1), a fourni la réponse en enga-

(1) Gérardin. *La meilleure utilisation du matériel de la Batellerie.* Rapport au 2me Congrès de Navigation intérieure. Nancy, 1909.

geant avec les syndicats de navigation intérieure les négociations qui ont abouti, le 27 décembre 1907, à la signature des « documents » dont il est parlé au début de cette étude. » De cet accord nous ne retiendrons que l'article 4 de l'extrait du règlement du rivage pour ce qui concerne l'affrétement, le chargement et le déchargement des bateaux.

Le délai pour le chargement est de douze jours ouvrables et court du lendemain du jour fixé pour l'arrivée au rivage, même si le bateau se présente avant cette date.

Les indemnités de surestaries qui pourraient être dues en cas de retard sont, à moins de force majeure ou de stipulation contraire, insérées dans la convention, fixées comme suit :

« *En cas de retard, il sera dû au marinier une indemnité journalière qui sera par jour ouvrable ou non de* 8 *francs du treizième au quinzième jour, de* 10 *francs pendant la première décade suivante, de* 12 *francs pendant la deuxième et enfin de* 15 *francs au-delà.*

» *Pour les produits spéciaux, tels que gros, gailleteries, gailletins, têtes de moineaux, braisettes, grains de forges, cokes, briquettes destinées à la marine de l'État, boulets de foyers domestiques, le délai de chargement sera de vingt jours, et l'indemnité journalière pour retard, de* 10 *francs pendant la première décade suivante, de* 12 *francs pendant la deuxième et enfin* 15 *francs au-delà.* »

Il y avait donc, suivant la catégorie du charbon à emporter, un délai de douze ou de vingt jours pour le

chargement, avec indemnités de 10 à 15 francs par jour de retard.

Le dépôt par M. Jean Allemane d'une proposition de loi le 25 octobre 1906 (1), tendant à fixer législativement les délais de chargement et le taux des surestaries à payer en cas de retard ne fut peut-être pas étranger aux concessions bénévolement accordées par la Chambre des Houillères.

La Compagnie des Mines de Courrières se tint en dehors de cette entente, mais non pas dans le but de s'y dérober, mais d'essayer un système qu'elle croyait préférable aux *dates de chargement* préconisées par la Compagnie de Lens : le *numéro d'ordre.*

Voici, d'après M. Gérardin, (2) l'exposé de cette conception :

« En affrétant le marinier, l'affréteur fournit le numéro de l'ordre dans lequel le bateau devrait être chargé. Ainsi le marinier est prévenu et il peut savoir à très peu de jours près quand viendra sûrement son tour, puisqu'il lui suffit de connaître le nombre total des bateaux à charger par mois (le programme étant ici également établi mensuellement) pour savoir vers quelle époque il sera chargé et prendre par conséquent des dispositions pour arriver en temps utile.

(1) Article unique. — L'art. 32 de la loi du 21 avril 1810 sur les Mines, minières et carrières, est complétée par les dispositions suivantes :

« Un délai maximum de 10 jours courants est accordé pour le chargement d'un bateau affrété et amarré au rivage de la mine. A partir du onzième jour de stationnement, la Cie houillère devra payer au propriétaire du bateau une indemnité de 0 fr. 05 par tonne et par jour.

» Sont et demeurent abrogés tous usages ou dispositions contraires, ce qui ferait 15 francs par jour pour un bateau de 300 tonnes. »

(2) Rapport fait au Congrès de Navigation intérieure tenu à Nancy en juillet 1909, déjà cité.

» La Compagnie des Mines de Courrières doit charger, par exemple, 240 bateaux en juin. Tel marinier s'affrète et connaît au moment de l'affrétement qu'il a le numéro 60. Cela veut dire, et cela expressément, que son tour viendra vers le 7 juin ou à partir du 7 juin, et en aucun cas ce délai ne peut excéder dix jours.

» Rien de plus simple, rien de plus correct. Il n'y a aucune surprise possible. Avant le début dudit mois, le client a reçu une lettre d'avis pour chacun de ses bateaux à charger, lui fixant ce numéro d'ordre, lettre qui sera remise par lui au besoin à l'affréteur et montrée au marinier. »

D'autre part, le *Journal de la Navigation* « est informé, à la fin de chaque mois — et cela depuis le mois d'octobre 1908 — du programme du mois suivant, et de la date à laquelle l'exécution de ce programme commencera. Car s'il y a, pour une raison quelconque, un arriéré, on liquide cet arriéré avant de commencer le programme nouveau. Le programme commencera donc le 1er, le 2 et le 3. Une seule fois ce fut le 5.

» Ce renseignement étant publié, le marinier et le commerce sont fixés, ainsi qu'il est expliqué ci-dessus.

» De ce système, le marinier déclare avoir toute satisfaction et le préfère de beaucoup aux dates de chargement. Il a été exactement observé depuis sa mise en application, et c'est un témoignage unanime que la batellerie peut donner à la Compagnie de Courrières que les chargements ont été toujours effectués depuis en moins de dix jours. »

Si maintenant nous comparons les deux systèmes : celui de la date de chargement et du numéro d'ordre, nous dirons tout simplement que le premier constitue

« un droit pour le marinier à être chargé à une date et dans un nombre de jours déterminés ou à recevoir une indemnité dans le cas contraire », tandis que le numéro d'ordre a la valeur d'une indication.

« Indication sérieuse, dit M. Gérardin, c'est entendu, à l'observation de laquelle la Compagnie des Mines de Courrières apporte tous ses soins et une attention scrupuleuse. Mais il n'y a pas d'engagement, pas de lien de droit, pas d'ouverture possible à une demande d'indemnité, en cas de retard dans le chargement et le dépassement des dix jours. La Compagnie des Mines de Courrières ne paie pas de surestaries. Elle argue qu'avec son système, le cas ne peut se présenter. La question n'a pas à se poser ».

Il n'est pas moins vrai que l'accord de 1907 et les mesures prises par les Compagnies houillères ont sensiblement amélioré la situation au point de vue des délais de chargement. Voici, pour une des plus grandes Compagnies du Pas-de-Calais, un relevé qui montre nettement les résultats, et que nous communiquait M. Jean Plichon, député du Nord :

	Nombre de bateaux chargés par mois	Moyenne mensuelle du délai d'attente entre la date donnée et le jour de chargement (y compris le jour de chargement, non compris celui de l'arrivée)
	—	—
1908. — Janvier	239...	9,38
Février	259...	6,96
Mars	313...	8
Avril	315...	8,64
Mai	305...	10,9
Juin	263...	9
Juillet	288...	7,8
Août	339...	7,5
Septembre .	332...	9,4
Octobre	343...	9,10
Novembre .	378...	6,50
Décembre ..	268...	9
1909. — Janvier	264...	11,7
Février	280...	8
Mars	349...	9,2
Avril	314...	9,2
Mai	284...	12,5
Juin	268...	9,4

Si les mariniers ont obtenu aux rivages des mines une réduction notable des délais de chargement, toutes les Compagnies minières ne se sont pas pliées aussi aisément pour payer l'indemnité convenue en cas de retard. Si les mines de Lens, dit M. Gérardin, ont « déjà payé un chiffre coquet de surestaries, il faut bien dire aussi que la plupart des Compagnies houillères ont trouvé moyen de « couper » à l'obligation acceptée par elles de payer des surestaries quand il leur est arrivé de se trouver en retard.

» Elles renvoient tout simplement le marinier sans indemnité : « Chose plus grave, une Compagnie a obtenu ces temps-ci de l'affréteur qu'il cesse temporairement de se servir de la convention-type pour ne conclure des affrétements que sous l'empire du régime ancien sans aucune clause de garantie de délai et d'indemnité éventuelle pour le chargement (1). »

Néanmoins, on peut dire que d'une façon générale l'accord de 1907 a résolu le problème de l'abréviation du délai de chargement aux mines, c'est un fait certain.

Il est très favorable au commerce et à l'industrie « à qui elle a assuré des prix de revient sensiblement diminués, avec une régularité très grande dans les livraisons et un moindre soin dans la surveillance des chargements (1) », à l'Industrie houillère « parce que dans une période de crise, de diminution de la consommation du charbon, de mévente et de concurrence acharnée de la part de la production étrangère, « l'organisation rationnelle des chargements » lui a assuré les frets les plus bas qu'on ait jamais connus et est venu augmenter ainsi, de la façon la plus efficace, la protection des droits de douane ».

Mais pour le marinier, par suite de la réduction des stationnements (comme le temps d'attente de trois semaines, un mois, était implicitement compris dans le prix du fret), il y eut une baisse sur le marché du fret en 1908, et surtout en 1909, où le cours est tombé à un taux jusque-là inconnu. Le tableau suivant permettra de nous en convaincre :

(1) Gérardin. Rapport au Congrès de Nancy, 1909.

FRÊTS AU DÉPART DE LENS POUR NANCY

	1905	1906	1907	1908	1909
	—	—	—	—	—
Janvier	5 25	6 »	6 25	6 25	5 65
Février	5 50	6 »	6 »	6 25	5 35
Mars	5 75	6 »	6 25	6 25	5 40
Avril	5 75	6 »	6 50	6 50	5 25
Mai	5 75	6 »	6 25	7 »	5 10
Juin	6 »	6 25	6 25	6 25	5 »
Juillet	6 25	6 25	6 25	6 25	
Août	6 50	6 25	6 75	7 »	
Septembre	6 75	6 25	7 »	7 »	
Octobre	6 75	7 »	6 75	6 75	
Novembre	6 75	6 75	6 75	6 25	
Décembre	6 75	6 25	6 50	6 »	
Moyenne de l'année.	6 15	6 25	6 46	6 48	

FRÊTS AU DÉPART DE LENS POUR REIMS

	1905	1906	1907	1908	1909
	—	—	—	—	—
Janvier	3 50	4 »	4 »	3 75	3 12
Février	3 75	4 »	3 75	3 75	3 »
Mars	3 75	4 »	4 25	3 50	3 »
Avril	3 75	4 »	4 »	3 50	2 85
Mai	4 »	3 75	4 »	4 »	2 75
Juin	4 25	4 25	3 75	3 75	2 75
Juillet	4 25	4 25	3 75	3 50	
Août	4 40	4 »	3 75	3 50	
Septembre	4 60	4 25	4 25	4 »	
Octobre	4 60	5 25	4 25	4 »	
Novembre	4 60	5 »	4 25	3 75	
Décembre	4 50	4 25	4 »	3 50	
Moyenne de l'année.	4 16	4 25	4 »	3 70	

FRÊTS AU DÉPART DE LENS POUR PARIS

	1905	1906	1907	1908	1909
	—	—	—	—	—
Janvier	5 50	6 »	6 25	6 »	5 25
Février	5 50	6 »	6 »	5 75	5 »
Mars	5 50	6 »	5 75	5 50	4 80
Avril	5 25	6 »	5 25	5 »	4 65
Mai	5 »	5 50	5 »	4 75	4 35
Juin	5 50	5 50	5 »	4 75	4 25
Juillet	5 50	5 25	5 »	4 50	
Août	5 50	5 25	5 »	4 50	
Septembre	6 »	5 50	6 75	5 50	
Octobre	6 »	7 25	6 25	5 75	
Novembre	6 25	6 50	6 25	5 75	
Décembre	5 25	6 25	6 25	5 50	
Moyenne de l'année.	5 65	5 91	5 66	5 27	

(4,25 Lens-Paris, c'est un fret de misère).

Et, certes, il semble que pour le marinier conduisant lui-même le bateau dont il est propriétaire, il dut y avoir une compensation, par la possibilité pour lui de faire un plus grand nombre de voyages. Qu'on se détrompe. Le problème, nous semble-t-il, est absolument le même qu'avant 1907 au point de vue des pertes de temps en stationnements inutiles ; il a tout simplement changé de face. Le petit marinier n'attend plus maintenant son chargement, ainsi que nous l'avons constaté, mais son affrétement, et le résultat se manifeste pour lui tout simplement par une diminution de fret sans qu'il y ait un avantage comme contre-partie.

Et, ajoute M. Gérardin, « la petite batellerie dépérit progressivement et meurt sûrement d'une mesure prise en sa faveur », parce qu'elle est demeurée incomplète.

Qui donc en a profité ? La réponse est facile à trouver. Les affréteurs propriétaires de bateaux et les entreprises de transports par eau.

Ces deux catégories de transporteurs se sont constitués « des flottes » de bateaux en achetant des péniches d'occasion de 3 à 6.000 francs. Neuves, elles auraient exigé un capital par trop considérable, ou bien en louant le matériel des mariniers gênés ainsi que leur travail, moyennant un salaire de 2.800 à 3.200 francs par an.

La réduction des délais de chargement a eu pour résultat de grossir l'offre de voyages : et il est évident qu'avant de penser au petit marinier l'affréteur commence par se servir, et naturellement il prend les meilleurs voyages pour lui.

L'entrepreneur de transports par eau qui est au courant du temps que mettra l'un de ses bateaux pour être disponible, peut, avec les *dates de chargement* ou les *numéros d'ordre*, calculer d'une façon précise la date de retour. S'il trouve pour cette époque un voyage sur le marché d'affrétement, il le prend.

Voilà comment les meilleures destinations sont enlevées quand le petit pénichien arrive sur le marché. Qu'importe à l'affréteur et à l'entrepreneur de transports la diminution de fret. Ce qu'ils perdent sur un voyage isolé, ils le récupèrent en faisant effectuer par leurs bateaux un plus grand nombre de transports.

Il y a donc un vice à la base du marché d'affrétement tel qu'il se pratique. Quel remède apporter à cet état de choses ? M. Gérardin ne nous le dit pas dans son rapport.

A notre avis, deux solutions peuvent remédier à cette pénible situation dans laquelle se débat la petite batellerie :

1° Installation d'une bourse de fret où se feraient tous les affrétements, avec obligation absolue pour tous les bateaux en quête de chargements (même ceux des affréteurs et des entrepreneurs de bateaux) de se mettre en tour. Cette mesure que nous indiquait un marinier peut être efficace, mais nous doutons qu'elle soit jamais réalisable, elle contrarierait trop de droits acquis ;

2° La constitution de sociétés coopératives de transports du type Wattiau, Fernez, Bernard, que nous étudions plus loin.

La situation de la petite marine n'en est pas moins déplorable ; actuellement beaucoup de pénichiens ne peuvent faire face aux engagements qu'ils ont contractés avec les constructeurs. Leur ruine n'en améliorera pas la situation de leurs camarades mariniers, elle ne fera que faciliter la constitution des entreprises de transports ou accroître le nombre des bateaux de l'affréteur.

L'affréteur n'est donc plus seulement un intermédiaire onéreux, il devient un concurrent qui bientôt tuera celui qui l'avait fait vivre.

***

Le *chargement* aux mines se fait dans des ports appelés couramment « Rivages de Chargement ». Ce sont en général de longs quais où sont placés des réservoirs ou trémies à plan inférieur incliné, dans lesquels, au moyen d'un dispositif spécial, on culbute un ou plusieurs wagons de charbon de même nature ou de « catégorie » différente, selon que la composition du chargement doit être un mélange ou non.

A la partie inférieure du réservoir se trouve une ou-

verture fermée par une vanne. Une glissière en tôle, que l'on peut élever ou abaisser, allonger ou raccourcir, selon les besoins, y fait suite.

Lorsque le bateau se trouve sous cette glissière, on ouvre la vanne, ce qui permet au charbon de s'écouler à l'endroit que le « baleur » et le marinier jugent convenable pour que la péniche soit « arrimée » (1). le mieux possible. Lorsqu'on estime qu'une partie du bateau est suffisamment chargée, on cesse l'opération et on la continue sur une autre partie.

Le rivage de la Compagnie des Mines de Lens, à Vendin-le-Vieil, est muni d'une centaine de dispositifs de ce genre, appelés « balages » et qui permettent de charger 7.500 tonnes en une journée, soit environ vingt-cinq péniches.

Les rivages les plus importants sont ensuite ceux des Mines d'Anzin à Denain, Thiers, Vieux-Condé et Hergnies, de Courrières à Harnes, de Bruay et Marles à Béthune, d'Aniche et de l'Escarpelle à Douai, de Liévin à Eleu, de Béthune à Violaines, de Nœux à Beuvry, de Vicoigne à Saint-Amand, de Douchy à Lourches, de Dourges à Noyelles-Godault, de Drocourt à Pont-à-Vendin, de Carvin à Courrières, d'Ostricourt au Pont-de la Batterie, de Meurchin à Meurchin, de Flines-lez-Raches à Lallaing, de Raismes à Fresnes-sur-Escaut, de Thivencelles, près de Condé-sur-Escaut, et de Fléchinelle à Isbergues.

Une fois chargé, avant de se mettre en route, le marinier signe sa lettre de voiture rédigée par l'expéditeur. Cette nouvelle convention contient toutes les obliga-

(1) L'arrimage, c'est l'égalisation, une juste répartition de la marchandise dans le bateau.

tions auxquelles le batelier transporteur est soumis, le poids de la marchandise, le taux du fret, le délai de déchargement.

Il y a donc, comme on peut le constater, deux contrats signés par le marinier pour un même transport, la convention d'affrétement et la lettre de voiture, et il peut s'élever des difficultés en cas de divergence dans leur rédaction qui ne sont pas sans inconvénient pour le marinier.

Les ports de déchargement sont généralement créés aux frais des industriels. Cependant les localités qu'ils doivent desservir les installent parfois avec l'aide des ponts et chaussées. C'est ainsi que les villes de Lille, Béthune, Dunkerque, Calais, Armentières, Arras, Douai, Cambrai, Anzin, Saint-Quentin, Chauny, Compiègne, Creil, Pontoise, Rouen, Saint-Denis, Aubervillers et Paris possèdent des quais extrêmement commodes pour le déchargement. Les ports les mieux aménagés sont incontestablement ceux qui desservent les usines importantes. Tout tend à y opérer le déchargement des bateaux dans les conditions les plus économiques au point de la rapidité, de la main-d'œuvre que l'on tend à supprimer le plus possible. Nous pouvons citer, comme ports intéressants, celui de la Société d'Eclairage, Chauffage et Force motrice à Gennevilliers, capable de débarquer journellement 2.000 tonnes à l'aide de puissantes grues et de bennes très grandes se chargeant et se vidant automatiquement, celui de la Société d'Electricité de Paris à Saint-Denis ; celui de la papeterie d'Essonnes aux Bas-Vignons, qui peut débarquer 1.800 tonnes par jour, et enfin celui de la Société du Gaz de Paris à Clichy.

Une fois le bateau déchargé, le marinier s'en retourne vers les rivages du Nord, mais quand il le peut, il tâche d'obtenir un chargement de retour afin de ne pas revenir à vide. Les frets de retour, par suite de la concurrence que se font entre eux les mariniers et du petit nombre de voyages à effectuer, sont extrêmement bas, au point que d'une façon générale le batelier y perd plutôt de l'argent, aussi, et avec raison, beaucoup préfèrent revenir à vide.

C'est ainsi que l'on rencontre fréquemment des frets qui sont de moitié des frets de l'aller.

CHAPITRE QUATRIÈME

LE BUDGET DU MARINIER

Nous nous proposons, dans ce chapitre, d'étudier quel peut être le rapport d'une péniche conduite par un marinier du Nord.

Nous avons, pour cet examen, des documents très intéressants qui nous ont été fournis par trois mariniers : MM. Wattiau, Fernez et Bernard (1), qui comptent parmi l'élite de la population batelière. Ils ont bien voulu faire séparément ce calcul. Les résultats qu'ils nous communiquent sont identiques à un franc ou deux près. Nous nous faisons un plaisir de les publier. Ils montrent combien la profession de marinier est, en soi, peu rémunératrice, quand on songe au capital engagé.

(1) Ces trois mariniers sont à la tête d'une très intéressante coopérative de transport, que nous étudions plus loin.

Dépenses

Frais pour un bateau chargé de 290 tonnes de houille partant du rivage des Mines de Lens à Vendin-le-Vieil à Paris La Villette.

A. — Voyage d'été.

1° Aller

Rampallage du charbon au rivage à 0,03.. fr.	8 70	
Halage de Vendin-le-Vieil à Janville.....	199 25	
Pilote de Janville à Saint-Denis.....	55 »	
Nourritures du pilote 5 jours à 3 fr. 50.....	17 50	
Pourboire aux ouvriers, chargement et déchargement.....	4 »	
Pourboire aux capitaines Oise et Seine.....	1 20	
Aide à Pont-Saint-Maxence.....	1 60	
Chargement au contre-maître.....	10 »	
Faux frais du contre-maître.....	15 »	
Boisson du pilote.....	10 »	
Remorquage Janville-Conflans-Ste-Honorine..	63 50	
Remorquage Conflans-Saint-Denis.....	52 50	
Droit du canal Saint-Denis, 11 écluses à 0,05 par tonne et par écluse, réduction de 1/5-0,44 = 126,60.....	126 60	
Halage du canal Saint-Denis.....	17 »	
Touage pour aller dans le bassin de La Villette	5 »	
Total des frais d'été... fr.	586 35	586 35

2° Retour du bateau vide, de La Villette a Vendin-le-Vieil

Remorquage Saint-Denis-Conflans..... fr.	14 25	
Remorquage Conflans-Chauny.....	55 »	
Pourboire aux capitaines Seine et Oise.....	1 20	
Halage Janville à Vendin-le-Vieil.....	52 25	
Total..... fr.	122 70	122 70

Gages du contre-maître en supposant que l'on fasse 5 transports par an : donc pour un voyage il faut 2 mois et 12 jours ou 72 jours à 4 fr. par jour = 288 fr..... fr.	288 »	
2 mois et 12 jours d'éclairage du bateau à 0,10 par jour = 7,20.....	7 20	
Assurance du bateau 160 fr. pour 360 jours, soit 0,45 par jour × 72 = 32,40.....	32 40	
Assurance du contre-maître 0,15 par jour × 72 jours = 10,80	10 80	
TOTAL..... fr.	338 40	338 40
Amortissemt d'un bateau de 12.500 fr. en 20 ans à 5 % en 360 jours = 625 fr. en un jour 1,75 en 72 jours de voyage = 124,56 ..... fr.	124 56	
Entretien du bateau en 360 jours = 288 »		
— — en 1 jour = » 80		
— — en 72 jours = 57 60	57 60	
Patente française pour 360 jours = 36 »		
— — 1 jour = » 10		
— — 72 jours = 7 20	7 20	
Commission donnée à l'affréteur.....	75 »	
TOTAL..... fr.	263 36	263 36
TOTAL GÉNÉRAL *des frais pour un transport d'été*. fr.		1.311 80

B. — **Pour un transport d'hiver.**

Mêmes frais que pour l'*aller* du voyage d'été, soit ..... fr.	586 35	
mais il faut ajouter pour le remorquage de Janville à Conflans.....	21 »	
Pour le pilote.....	5 »	
Pour frais divers.....	2 »	
Pour le retour à vide, à Vendin, il faut également ajouter :		
Saint-Denis-Conflans } remorquage	4 »	
Conflans-Saint-Denis } remorquage	40 »	
TOTAL..... fr.	833 05	833 05

Gages du contre-maître 72 jours à 4 fr. = 288 fr.	288 »	
Eclairage du bateau 0,10 par jour × 72 = 7 20	7 20	
Assurance du bateau 72 jours à 0,45 = 32 40	32 40	
Assurance du contre-maître 72 j. à 0,15 = 10 80	10 80	
Patente française 72 jours à 0,10 = 7 20.....	7 20	
Amortissemt du bateau 72 jours à 1,75 = 124 55	124 55	
Entretien du bateau pendant 72 j. à 0,80 = 57 60	57 60	
Commission payée aux affréteurs.....	75 »	
TOTAL..... fr.	602 75	602 75
TOTAL *des frais pour un transport d'hiver*. fr.		1.435 80

Donc les frais pour un transport d'été s'élèvent à..... fr. 1.311 80

Donc les frais pour un transport d'hiver s'élèvent à..... 1.435 80

En faisant 5 transports l'an (on peut en faire 3 en période d'été) ou 1.311,80 × 3 = 3.935 40	3.935 40	
(et 2 en pér. d'hiver) ou 1.435,80 × 2 = 2.871 60	2.871 60	
on aura comme frais généraux pour 5 transports : 6.807 fr..... fr.	6.807 »	

RECETTES

En supposant 5 transports par année de Vendin-le-Vieil à Paris *au fret de cinq francs* avec un bateau de 290 tonnes = pour un transport 1.450, on aura pour 5 transports = fr.	7.250 »

BALANCE DES RECETTES ET DÉPENSES

Fret pour 5 transports 7.250 » ..... fr.	7.250 »	
Frais pour 5 transports 6.807 »	6.807 »	
Bénéfice net..... 443 » ..... fr.	443 »	

Donc sur 5 transports, il reste comme bénéfice 443 fr. ou un intérêt de $\frac{443 \times 100}{12.500} = 3$ fr. 55

En résumé, en exploitant avec un matériel de 12.500 francs et en faisant cinq transports par année, on n'arrive à faire rapporter, à ce capital, qu'un intérêt de 3 fr. 55 %.

Beaucoup de mariniers ne font que quatre transports par année, ce qui donne, en faisant le même calcul, que 2 fr. 50 %.

Il est bien entendu que dans le tableau qui précède, le marinier a, toute l'année, pour son travail, une rémunération de quatre francs par jour, qui rentre dans les frais généraux tels que nous les avons établis. Les 443 francs, qui constituent la différence entre les recettes et les dépenses, représentent l'intérêt du capital engagé.

Les différents travaux effectués sur la ligne de Navigation du Nord à Paris amélioreront-ils le sort du batelier ? Le dédoublement du canal de Saint-Quentin diminue de six heures la traversée. Ces six heures qui correspondent à l'attente que l'on faisait subir au marinier à l'entrée du souterrain étaient pour lui un temps de repos dans le parcours harassant et pénible de ce canal.

Le Canal du Nord qui est en cours d'exécution doit avoir 95 kilomètres de longueur. Il ira d'Arleux à Noyon et réduira le parcours entre Courrières et La Villette de 44 kilomètres. Les frais de construction qui s'élèvent à 60 millions incombent mi-partie à l'Etat et mi-partie à la Chambre de Commerce de Douai, qui s'est assurée le concours des Sociétés houillères.

La Chambre de Commerce de Douai est autorisée à percevoir pendant cinquante ans à partir de la mise en exploitation complète du canal, six millimes par tonne kilométrique sur les combustibles minéraux (pour ne citer que ces marchandises), 0,006 par tonne, équivaut, pour un bateau de 280 tonnes, à 1 fr. 68 pour chacun des 95 kilomètres du canal, soit à une dépense de 159 fr. 60 pour la traversée entière.

La traversée du canal coûterait donc, aller et retour, 319 fr. 20, alors qu'actuellement d'Arleux à Noyon, avec 41 kilomètres de plus, le marinier ne dépense que 127 fr. 60.

Quel est le marinier qui, pour gagner quatre ou cinq jours, acceptera de faire une dépense supplémentaire de 191 fr. 60 ? Aussi les bateliers escomptent-ils, dans un avenir assez proche, le rachat, par l'Etat, des droits de péage octroyés à la Chambre de Commerce de Douai, et leur suppression. Alors il y aura pour eux un intérêt réel à se servir de ce canal, et un moyen certain de concurrencer avantageusement les Compagnies ferrées.

CHAPITRE CINQUIÈME

LES SYNDICATS FLUVIAUX

Notre intention, en abordant la question syndicale, n'est pas d'étudier tous les syndicats qui ont existé dans le passé. La plupart ont été fondés par des individus étrangers à la batellerie et qui n'avaient souvent qu'un but : spéculer sur la bonne foi des mariniers afin de leur extorquer une cotisation. L'action de pareilles organisations a été nulle et n'a fait que détourner les mariniers des syndicats sérieux qui les ont suivis.

On peut classer les syndicats fluviaux en trois catégories :

1° *Le Syndicat général de la Marine*, composé surtout des grosses Compagnies de navigation intérieure ;

2° *Le Syndicat de la Batellerie*, syndicat mixte composé de propriétaires de bateaux les conduisant eux-mêmes ou les faisant conduire, et de personnes intéressées à la marine fluviale ;

3° Les syndicats composés *exclusivement de mariniers*, conduisant eux-mêmes le bateau dont ils sont propriétaires.

Ce sont :

A) *L'Alliance batelière* (Syndicat Ciccoli).

B) *Le Groupement général des Batelleries française et belge* ou Syndicat Chavonin remplacé par le Syndicat Choteau.

C) *L'Union professionnelle des Batelleries française et belge* ou Syndicat Renaux.

1° *Le Syndicat général de la Marine*

Ce syndicat a été fondé en 1845. Il a son siège social quai Saint-Michel, 13, à Paris. Les conditions d'admission sont très larges :

« Peuvent être membres du Syndicat général de la Marine, dit l'article 4 de ses statuts, toutes personnes, tous représentants de société ou de corporation exerçant l'industrie des transports par eau, remorquage et touage, halage, assurances fluviales ou toute autre industrie similaire ou connexe concourant à l'utilisation des voies de navigation intérieure. »

Il est surtout composé de délégués des grosses Compagnies de navigation fluviale. Quelques mariniers en font partie. Ce n'est pas à dire que ce syndicat ne soit pas utile. Il a au contraire joué un rôle très important et contribué fortement à améliorer la navigation de nos canaux en signalant à l'Administration les travaux à effectuer. Mais tous ses efforts ont été plutôt de nature à favoriser les Compagnies de transport que le petit pénichien. Néanmoins, ce dernier a profité d'une façon indirecte des améliorations faites aux voies d'eau.

2° *Le Syndicat de la Batellerie*

Ce syndicat a été fondé en 1900. Il a son siège social à Paris, 163, rue Saint-Honoré, au siège du Syndicat général du Commerce et de l'Industrie (Union des Chambres syndicales de France).

C'est un syndicat mixte composé de propriétaires de bateaux ou de personnes ayant des intérêts similaires ou connexes à la profession de batelier, par suite de l'utilisation des voies d'eau. C'est l'union du commerce et de la batellerie réalisée par l'association syndicale.

Il a pour but de « resserrer les liens de confraternité existant entre tous ses membres ; de protéger et de défendre tous les intérêts de la batellerie de commerce, de fournir des arbitres compétents dans toutes les questions techniques litigieuses, de constituer parmi ses membres des commissions chargées d'étudier toutes les questions se rattachant à la navigation, qui leur seront soumises, soit par les Pouvoirs publics, soit par ses adhérents ».

Sa sphère d'action au point de vue des améliorations à obtenir de l'Administration des Ponts et Chaussées, s'étend surtout à la traversée de Paris et des environs.

Ce syndicat est extrêmement sérieux. Il est très favorable au petit pénichien, qu'il défend autant qu'il le peut.

3° *Syndicats formés entre Mariniers*

a) Syndicat de l'Alliance batelière

Avant lui, existait un autre syndicat, « le Syndicat de la Batellerie », qui avait comme secrétaire général

M. Ménage. Cette association corporative, créée dans un but de défense professionnelle, rallia à sa suite un certain nombre de mariniers. Le gaspillage du fonds social fut une des causes de la retraite de son chef. Me Dazet, avocat, le remplaça. Homme très actif et très intelligent, connaissant parfaitement la question batelière, il conçut lui aussi de hardis projets, mais l'inertie de la batellerie, en même temps que le manque de ressources, ne lui permirent pas de mettre à exécution ses desseins. Et force lui fut de céder la place du secrétariat à l'un de ses modestes employés, Napoléon Ciccoli, corse d'origine, qui tronqua l'ancien nom de Syndicat de la Batellerie en celui de Syndicat de l'Alliance batelière.

Cette réorganisation syndicale eut lieu le 8 juillet 1894. Après avoir semé ses bienfaits dans le monde des bateliers, avoir connu bien des abandons et des déboires, il subsiste toujours et, chose rare pour un syndicat de mariniers, il compte à son actif près de seize années d'existence.

Nous allons étudier successivement les clauses les plus intéressantes de ses statuts et insister plus longuement sur ses travaux, qui sont très importants.

Aux termes de ses statuts : Ce syndicat comprend des *membres*, un *comité*, un *commissaire de surveillance*, *une assemblée générale*.

On peut distinguer *trois sortes de membres :* les membres actifs, les membres correspondants et les membres honoraires.

Les membres *actifs*, « mariniers propriétaires de bateaux en charge et conduisant *eux-mêmes* leurs bateaux, sont admis sur la présentation d'un membre du comité ou d'un membre sociétaire délégué à cet effet par le

conseil d'administration du syndicat, et ont seuls voix délibérative aux assemblées générales ». Ils paient une « cotisation annuelle de 8 francs par bateau, dont ils sont propriétaires », plus 4 francs pour la caisse de secours dont nous parlerons plus loin.

Les membres *correspondants*, qui sont en très petit nombre, doivent être « propriétaires de bateaux ou exercer des métiers similaires à ceux des membres actifs». Rentrent dans cette catégorie les industriels ou commerçants utilisant des bateaux dont ils ont la propriété et qu'ils font conduire par des préposés et aussi les contremaîtres. La cotisation pour eux est de 12 francs. »

Les membres *honoraires* sont toutes les personnes influentes ou généreuses qui veulent bien accorder leur patronage au syndicat et l'aider directement ou indirectement à l'étude des questions susceptibles d'améliorer la navigation et l'existence du pénichien. M. Allemane, député de Paris, est le président d'honneur de ce syndicat, présidence purement honorifique, qui a valu au syndicat d'être l'inspirateur de certaines propositions de loi.

Le syndicat est, aux termes de l'article 11 de ses statuts, administré par un conseil composé d'un président, de deux vice-présidents et de douze syndics nommés pour trois ans par l'assemblée générale. Le conseil se réunit quatre fois par an. Il surveille l'état financier et les travaux du syndicat. Il lui est joint un secrétaire nommé pour trois ans par l'assemblée générale sur la proposition du conseil d'administration. Ce secrétaire a toujours été depuis la fondation M. Ciccoli. Il assure, en dehors des réunions du comité et sous son contrôle le bon fonctionnement du syndicat, il joue un rôle des

plus importants. Aussi ce syndicat est-il connu tout autant chez les mariniers sous le nom de Syndicat Ciccoli que sous celui de Syndicat de l'Alliance batelière.

Un *commissaire de surveillance*, syndiqué ou non, est chargé de la vérification des comptes et en dresse un compte-rendu.

L'*assemblée générale* se réunit chaque année pendant le chômage officiel et prend ses délibérations à la majorité absolue des voix des membres présents.

Nous ne trouvons pas utile d'insister davantage sur l'organisation de ce syndicat. Ce qu'il importe de connaître ce sont les services qu'il a rendus, et ils sont des plus intéressants.

Les fondateurs du syndicat se proposaient, aux termes de l'article 2, un quadruple objet :

« 1° de resserrer les liens de confraternité qui existent entre les membres de l'industrie qu'il représente ;

» 2° De créer un centre de protection et d'action dans le but de contribuer à son développement et à sa prospérité ;

» 3° De défendre énergiquement les intérêts de la batellerie et de représenter les mariniers soit auprès du gouvernement de la République, soit auprès de l'administration des Ponts et Chaussées, soit, enfin, dans leurs rapports avec l'administration des Douanes, les Chambres de Commerce, les Compagnies de chemin de fer et avec toutes les sociétés particulières ;

» 4° De donner, à ses membres, tous les renseignements dont ils pourraient avoir besoin. »

En reprenant ces quatre points de vue et en les développant à la lumière des faits, nous aurons toute l'histoire de l'alliance batelière. Nous les grouperons

sous deux idées : *Le Syndicat a essayé* 1° *de resserrer les liens de confraternité entre mariniers ;* 2° *de renseigner le batelier et de créer un centre de protection et d'action dans le but de contribuer au développement et à la prospérité de la corporation.*

Il a essayé tout d'abord de réveiller l'*esprit de solidarité* dans la grande famille marinière. Il s'est adressé pour cela non seulement aux pénichiens du Nord, mais à ceux du Centre et de l'Est. Il les a suppliés de s'unir, d'imiter l'exemple de tant de corporations. Sans doute, il le fallait pour arriver à relever la situation matérielle de la batellerie mais aussi pour mieux se connaître, pour vivre un peu de cette vie corporative où l'artisan travaille pour son frère du même métier autant que pour lui-même.

A l'assemblée générale de 1903, le président du Syndicat développant les bienfaits de l'idée syndicale s'exprimait en ces termes : « Le Syndicat constitue et entretient la solidarité entre tous ses membres : Tes déboires, marinier, seront ressentis par tous et tes joies seront leurs joies. Tes camarades co-syndiqués défendront tes droits avec la même ardeur qu'ils défendraient les leurs et les dénis de justice qui viendraient te frapper leur seraient aussi sensibles que s'ils en étaient eux-mêmes les victimes. Cesse donc de demander à quoi sert le syndicat et fais ton devoir ».

Il suppliait les non-syndiqués de se ranger autour du drapeau de l'Alliance batelière, de ne pas se laisser bercer par cette pensée égoïste que les victoires remportées par le Syndicat vont aussi bien aux adhérents qu'aux autres. Il demandait à ceux-ci de grandir la puissance du Syndicat de leur nombre, de prêter

leur appui moral, d'étendre son action bienfaisante et de contribuer à ses dépenses en offrant leur modeste concours pécuniaire.

Ce cri n'a pas toujours été entendu, et au lieu de l'adhésion en masse, le Syndicat connut bien des sentiments hostiles. Néanmoins, s'écriait le président de l'Alliance batelière, à l'assemblée générale de 1897 : « Notre devoir est de travailler sans cesse même pour ceux qui font tous leurs efforts pour nous arrêter dans notre marche vers le progrès ».

En 1894, le Syndicat comptait 28 membres ; ce chiffre s'éleva successivement :

à	260	adhérents	représentant 321	bateaux	au 1er juillet 1895
	603	—	723	—	1896
	833	—	1054	—	1897
	1110	—	1334	—	1898
	1221	—	1452	—	1899
	1275	—	1586	—	1900
	1461	—	1732	—	1901
	1418	—	1636	—	1902
	1275	—	1502	—	1903
	1173	—	1338	—	1904
	1106	—	1323	—	1905
	681	—	815	—	1906
	602	—	711	—	1907

On le voit, après avoir passé par un maximum de 1.461 membres en 1901, ce Syndicat en a vu diminuer le nombre. Le Syndicat Chavonin fondé en 1904, a porté gravement atteinte à son extension. Si tous les bateliers ne sont pas allés à ce Syndicat, beaucoup ont fait des difficultés pour payer leur cotisation, au

point que l'arriéré s'est parfois chiffré à plus de 12.000 francs.

Les chefs du Syndicat se sont vus dans l'obligation de recourir à la justice pour stimuler les retardataires. Des mariniers y ont répondu en essayant d'arguer de nullité les statuts du Syndicat. Par décision du 17 mars 1908 (1), la plus récente, le juge de paix du 6me arrondissement de Paris, se basant sur ce fait que la légalité du Syndicat avait été reconnue par différentes décisions de justice, et qu'il n'y avait rien de contraire à la loi de 1884 dans ses statuts, condamnait l'un des réfractaires à payer ses cotisations et les amendes qui lui avaient été infligées du chef de ce retard.

Ce syndicat a tenu à renseigner le batelier, à l'intéresser de cette façon à ceux qui travaillaient pour lui. Chaque année dans ses assemblées générales, le président, en même temps qu'il rendait compte des travaux du syndicat par la lecture solennelle de ses nombreuses interventions, relatait les discussions des Chambres de Commerce, les projets ou propositions de loi, les démarches pressantes faites dans les ministères en compagnie de représentants du pays comme M. Plichon, député du Nord, et M. Basly, député du Pas-de-Calais, apportant l'appui de leur parole et de leur incontestable autorité pour faire triompher les revendications marinières.

Chaque semaine, puis tous les mois, le *Réveil des Mariniers*, organe syndical créé en 1896, claironnait sous la plume de MM. Jean de Barrère et Ciccoli, ne s'écartant jamais des règles de la bienséance. On ne

(1) *Réveil des Mariniers*, mai 1908.

voit jamais chez lui de ces grossièretés, de ces railleries malsonnantes dont sont infestés certains journaux de navigation et de batellerie.

L'Alliance batelière prodigua aussi de sages conseils aux mariniers ; les mettant en garde contre cette grève folle qui a sévi en 1904 dans le Nord, et qui ne devait que contrarier le commerce et l'industrie et favoriser les Compagnies de chemins de fer. Et pour atténuer ce déplorable effet produit par un syndicat révolutionnaire, il s'efforça de reconquérir les sympathies du commerce et de l'industrie, et le 23 décembre 1906, il célébrait la grande fête corporative de « l'Entente cordiale de la Batellerie, du Commerce et de l'Industrie » ; c'était la réconciliation quasi-officielle. Qu'on n'aille pas croire que ce syndicat fasse appel au concours de gens étrangers pour mener à bien sa campagne. Il désire l'émancipation du pénichien par lui-même. « C'est justement, disait le président lors de la première assemblée du syndicat, parce que nous avons été trompés et parce que nous ne voulons plus l'être, que nous avons résolu de faire dorénavant nos affaires nous-mêmes. Qu'on ne vienne plus nous parler de syndicats, ayant à leur tête, pour les diriger, des personnes étrangères à notre corporation. Ces personnes ne travaillent que pour leur propre bourse..... L'Alliance est et doit être administrée par ses propres sujets, par les mariniers appelés à diriger le gouvernail du syndicat comme ils conduisent celui de leurs bateaux. »

Il ne s'est pas contenté de donner des conseils aux mariniers, il a encore, aux termes de l'article 41 de ses statuts, institué une caisse de secours, alimentée par le versement de 4 francs de chaque membre actif (ce qui

porte la cotisation en somme à 12 francs). Cette caisse de secours a un double but :

1° « Venir en aide aux infortunes pouvant se produire parmi les membres actifs du syndicat ». Qu'un accident survienne à un syndiqué, qu'un deuil plonge une malheureuse famille marinière dans la misère, il l'aide dans la mesure de ses pouvoirs. Et quand ses modestes ressources ne suffisent pas, il sollicite des Pouvoirs publics le vote de subsides pour soulager l'infortune des affligés ;

2° Permettre au syndicat de faire ou de soutenir un procès quelconque dans l'intérêt général de la batellerie. Il ne s'en fait pas faute ; mais il en use principalement pour lutter avec succès contre les droits de stationnement illégalement perçus par certaines villes sur certains bateliers au moment du déchargement de leurs bateaux.

Avec les autorités constituées, les personnes administratives ayant quelque fonction touchant aux voies navigables, ce syndicat a des rapports fréquents. Ce qui nous permet de parler de ses travaux : travaux ayant trait à la navigabilité des fleuves, rivières et canaux. Il est arrivé à certaines améliorations à la suite de lettres, de pétitions adressées soit aux agents de l'administration des Ponts et Chaussées, soit aux Chambres de Commerce, aux conseils municipaux, ou par des vœux ou desiderata présentés aux Chambres françaises.

Aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, tantôt il réclame sur tel point l'établissement d'un pieu d'arrimage, d'anneaux, de champignons, d'une passerelle, le déplacement d'un poteau, le transfert d'un « bureau de déclarations » trop éloigné. Il signale le manque

d'eau dans les biefs, le trop petit nombre de chevaux sur tel parcours, le mauvais état des chemins de halage, les obstacles susceptibles de provoquer des accidents aux personnes et aux bateaux, la nécessité d'un dragage, du brisage des glaces. Quand l'Ingénieur n'a pas de crédit et que la dépense n'est pas trop élevée, le syndicat offre généreusement l'argent. Que les travaux exécutés dépassent la période du chômage officiel, que des mariniers aient à se plaindre des services d'un éclusier, de la grossièreté des charretiers sur un parcours où le halage est obligatoire, vite une protestation qui remet tout en place est envoyée à l'Ingénieur intéressé. Qu'un marinier se voit dresser une contravention parce qu'il a stationné le long des berges même par temps de grands vents ou par brouillards épais, aussitôt une réclamation surgit par l'organe du syndicat. L'Administration y répond presque toujours, faisant droit à ses demandes le plus souvent justifiées.

Ces détails semblent mesquins, ils sont néanmoins très importants pour le marinier. Et dès qu'un syndicat les signale à l'Administration, qui ne peut avoir l'œil à tout, il devient pour elle un précieux auxillaire.

En outre, des pétitions sont adressées aux députés et sénateurs, aux Chambres de Commerce, aux conseils généraux. Qu'il s'agisse du dédoublement du canal de Saint-Quentin : il proteste contre ces travaux, il essaie de créer un courant d'opinion défavorable, va, en compagnie de personnes influentes, trouver le Ministre des Travaux publics.

Il s'est montré, au contraire, l'acharné défenseur du Canal du Nord à petite section. Nous comprenons moins cet entêtement : une voie d'eau plus large eut pu rendre

des services plus importants au commerce et à l'industrie.

Il a toujours été aussi un adversaire irréductible des monopoles de traction concédés sur certains canaux (1).

Sous forme de vœux il rédige un certain nombre de desiderata chaque année. Voici les principaux :

1° Que MM. les députés et sénateurs votent au plus tôt la loi sur le vote par correspondance, pour que les mariniers qui, en raison de leur métier, ne se trouvent jamais à leur domicile, puissent comme les autres citoyens exprimer leur suffrage au moment d'une élection quelconque.

Déjà, le 30 avril 1896, M. Ciccoli priait les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées de vouloir bien autoriser les mariniers qui désiraient prendre part aux élections municipales, à s'arrêter s'ils étaient en cours de route, et amarrer leur bateau pendant la journée du 3 mai. Cette permission fut accordée. Les mariniers en ont-ils profité ? Nous l'ignorons, en tout cas, l'Alliance Batelière n'a plus renouvelé sa demande ;

2° Que M. le Ministre des Travaux publics, au nom du Gouvernement, demande, tant à la Chambre qu'au Sénat, de voter le projet de loi sur les ports de raccordement entre les voies de fer et les voies d'eau (2) ;

3° Qu'avant l'exécution de nouveaux travaux et

(1) Les bénéficiaires de ces monopoles offraient, en effet, aux Compagnies de transport des tarifs de faveur au détriment de la petite batellerie (Voir plus loin, Syndicat Chavonin, discussion de cette question, et à l'introduction).

(2) Ce vœu est devenu la loi du 3 octobre 1908. Elle permet de faire parvenir par chemin de fer une marchandise qui a été remise à la voie d'eau et vice-versa. (Voir la discussion de cette question au Congrès de navigation intérieure, Nancy 1909). Elle a donné lieu jusqu'ici à peu d'applications.

toute décision définitive des commissions compétentes, on veuille pressentir les principaux intéressés, c'est-à-dire les mariniers ;

4° L'abrogation ou la modification de l'article 32 de la loi du 21 avril 1810 concernant la compétence des juridictions en matière de procès avec les mines ;

5° Vote de la proposition de loi déposée sur le bureau de la Chambre par M. Jean Allemane, député, sur les délais de chargement et de déchargement, les prix et la durée des surestaries et contrestaries, ainsi que le taux de courtage à payer pour affrétement ;

6° Vote de certains travaux de réfection et d'agrandissement de certains canaux.

Quelques vœux tendent à diminuer les privilèges des grosses Compagnies de remorquage et de transport.

Voilà les principaux points qui ont fait l'objet des travaux de ce syndicat. Sans doute, « l'Alliance Batelière » n'a pas eu de hardis desseins, n'a pas conçu de vastes projets, elle s'est débattue dans un cadre un peu *vieillot*. Ce syndicat n'a pas combattu les diverses tentatives de coopérative, mais ne s'en est pas montré non plus très chaud partisan. Ses projets, ayant à l'époque où ils ont été formulés un peu d'originalité, étaient : d'établir une maison de retraite pour les vieillards et les infirmes de la batellerie, de coopérer à la création d'écoles-internats pour les enfants, la constitution d'un bureau d'affrétement permettant à tous les mariniers de réaliser les bénéfices dont profitent seuls « une nuée d'affréteurs ambulants ». Il n'a pu encore les réaliser (1).

(1) Il a tenté déjà d'établir une Chambre d'affrétement, la *Sauvegarde batelière*, qui n'a pas réussi. Les mariniers prétendent qu'elle employait les mêmes procédés que l'affréteur.

Son action a été néanmoins des plus utiles. Il est à remarquer que ce syndicat, bien que très connu dans le monde des mariniers, ne jouit pas d'une très grande popularité. Il proscrit la violence, aime les procédés courtois, n'a jamais engagé de ces luttes audacieuses dont le marinier est si facilement l'admirateur. Les éléments modérés ont toujours tendance à être laissés au second plan, c'est un tort. Pour être plus réfléchis, moins exaltés, ils font parfois bien bonne besogne ! « L'Alliance Batelière » est de ceux-là et le marinier aurait dû lui montrer un peu plus de reconnaissance.

b) Le Groupement Général des Batelleries Française et Belge

Le G. G. B. N° 1

Le 10 juillet 1904, à la suite d'une réunion de 46 mariniers, eut lieu, à Pontoise, la création du *Syndicat corporatif et mutuel des bateliers du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Centre de la France et de la Belgique* (1), Son fondateur fut M. Jean Chavonin. Ce dernier était marchand de vin à l'Ile Saint-Denis. L'Ile Saint-Denis est un port d'attente pour toute la batellerie du Nord qui se rend dans la capitale. Le plus souvent, en effet, le marinier est affrété pour Paris sans que sa lettre de voiture ne contienne d'autre indication, et il ne sait exactement si c'est dans Paris ou dans les ports des environs qu'il devra effectuer le déchargement des marchandises qu'il a à bord. Le commerce pour le lui faire savoir se sert d'un intermédiaire. M. Chavonin

(1) A l'assemblée du 22 juillet 1906, le titre du Syndicat fut changé en celui de *Groupement général des Batelleries française et belge*, syndicat corporatif international. On l'appelle surtout le G. G. B.

jouait justement ce rôle en 1904. Il se trouvait ainsi constamment en relation avec les mariniers. Du reste, il avait déjà, dans son existence passée, créé la Gardienne, une mutualité batelière entre pénichiens, pour l'assurance de leurs bateaux, qui n'avait pas réussi et entraîné, nous a-t-on dit, la ruine d'un certain nombre de mariniers. Malgré cela, par sa situation, son contact journalier avec les mariniers, sa connaissance approfondie de leurs usages, de leurs besoins, M. Chavonin (1) passait aux yeux de tous comme le seul capable de prendre l'initiative d'un mouvement syndical, le faire triompher, mettre un frein à la « rapacité » de l'affréteur, relever le fret Lens-Paris, si bas à cette époque, au point que la batellerie paraissait acculée à une ruine inévitable. A l'offre des bateliers qui lui proposèrent d'être leur chef, il répondit affirmativement. Dès le mois de mai, il se mettait en campagne, parcourant les gares d'eau pour rallier autour de lui un nombre assez considérable de bateliers afin de constituer un important groupement corporatif. Deux mois après, il établissait les statuts de l'Association professionnelle dont nous avons parlé plus haut, et en était le président de par la volonté suprême des mariniers.

M. Chavonin, en venant à la batellerie ou plutôt en se laissant gagner par ses sollicitations, avait non seulement l'ambition de remédier à la situation présente mais aussi d'assurer pour les vieux jours du batelier, une existence à l'abri du besoin.

Il avait un plan de réorganisation professionnelle

(1) *Pénichien* du 15 juillet 1904. Le journal de la Navigation définit M. Chavonin « un homme d'une activité connue, touchant volontiers à tout, embrassant nombre de commerces divers et comme tourmenté par un besoin inlassé d'entreprendre du nouveau ».

qui devait changer tout le système d'affrétement.

On connaît la façon dont les mariniers s'affrètent et les abus criants qui en découlent. C'est sur ce point que portera tout l'effort de M. Chavonin. Ce qu'il voulait, disait-il dans son discours-programme du 10 juillet 1904 : « C'est l'union étroite et directe de la batellerie avec le commerce et l'industrie, et sans intermédiaire ». Donc plus d'affréteur, plus de Chambre d'affrétement, le commerce et l'industrie devront s'adresser au marinier en passant les commandes au bureau syndical. Le service d'affrétement devait fonctionner à partir du premier septembre ; en attendant ce jour glorieux, M. Chavonin lançait des circulaires aux négociants et industriels, aux Chambres de Commerce pour faire connaître les exactions dont les mariniers étaient l'objet et la volonté ferme qu'ils avaient de ne plus se servir des affréteurs qu'ils qualifiaient de « rongeurs » et, en conséquence, il priait le commerce de leur faire parvenir ses offres.

Voici comment la Chambre syndicale entendait son rôle.

« Aussitôt les conventions acceptées entre le négociant » et le Groupement (1), ce dernier devra affréter » imméd atement les bateaux nécessaires, et, suivant » l'inscription des bateliers au tableau de roulement ; » aussitôt que les bateaux seront vides, les patrons » devront immédiatement aviser le Groupement, qui » les affrétera à nouveau suivant leurs désirs et, » naturellement suivant les ordres qui auront été passés » par le commerce et l'industrie.

(1) Le groupement, le G. G. B., sont les appellations courantes de ce syndicat.

» Le marinier sera libre d'accepter ou de refuser » l'ordre d'affrétement pour en attendre un meilleur » ou pour une raison quelconque..., toutes les demandes » d'affrétement des mariniers ayant leurs bateaux » vides seront transcrites sur un registre spécial, qui » indiquera la date et l'heure de la réception de leurs » demandes.

» Les destinations fixées en Seine, étant plus avanta- » geuses en été que les destinations pour La Vilette ou » pour Paris ou les environs, un roulement sera établi » à seule fin que sur, par exemple, quatre voyages, il » y en ait deux pour La Vilette et deux pour la Seine.

» *En raison des voies rapides du ministère* des Postes » et Télégraphes, la Direction sera renseignée, heure » par heure, de toutes distances, et pourra indiquer, » aux représentants de la Batellerie, disséminés sur » différents points stratégiques nécessaires aux charge- » ments, la quantité et le nombre d'affrétements qu'ils » auront à faire immédiatement.

» Les vides seront aussitôt remplacés par les réserves » voisines.

» L'indication des rivages ou endroits de chargement » sera indiquée aux mariniers par la Direction qui la » leur donnera à tour de rôle et par un contrôle qui » présidera non seulement à l'ordre, mais à la justice...

« L'Administration doit prendre toutes les garanties » pour qu'aucune influence soit morale soit pécuniaire, » ne dérange le tour de chargement.

» Toute personne qui commettrait une action con- » traire à la loyauté ou au bon droit, serait immédiate- » ment écartée.

» Par cette organisation, le marinier aura donc un

» chargement immédiat, il n'attendra et ne mendiera » plus à la porte d'un affréteur le bon plaisir d'un » affrétement plus ou moins ruineux. »

Pour nous résumer, voici le but de l'institution : elle supprime l'affréteur grâce à la Chambre syndicale, qui reçoit les offres du commerce, les communique aux mariniers libres de chargement d'après leur ordre d'inscription, avec faculté pour ceux-ci de les accepter ou de les refuser.

« Jusqu'à ce jour, disait M. Chavonin, l'affréteur s'est » fait verser une commission (de 5 %) par le marinier... » Cette rémunération est, cependant si importante que » la responsabilité de l'affréteur devrait être mise en » jeu, et le marinier, une fois affrété, ne devrait pas être » laissé seul aux prises avec les mines et le commerce ». » Cette observation est très juste et déjà nous nous y » sommes associés. « Par notre direction, notre rôle ne » sera plus celui de l'affréteur, car notre responsabilité » suivra le marinier jusqu'à sa destination, voire même » en discussion litigieuse.

» Cette somme qu'il a l'habitude de verser, il conti- » nuera à la donner à l'administration du Groupement, » puisque c'est elle qui lui procurera du travail ; mais » au lieu d'empocher ce dû légitime, elle préférera en » faire bénéficier le marinier, à la condition que ce » bénéfice lui rendra un bénéfice réel et sans aléa.

» Or, l'économie ne serait pas un bénéfice réel, si » elle rentrait dans la poche du marinier, puisque, pour » une cause quelconque, elle pourrait être perdue le » lendemain ou tout au moins courrait un risque con- » tinuel, le risque de tout argent placé ou engagé dans » le commerce ou autre spéculation.

» Cette commission d'affrétement, qui sera répétée » par cinq voyages faits dans l'année, représentera une » somme qui sera placée par l'Administration (syndi- » cale) et assurera, au marinier, le jour où la vieillesse le » forcera à la retraite, une rente. S'il a plusieurs bateaux, » il touchera autant de fois cette rente qu'il aura de » bateaux ».

Voici, d'autre part, aux termes de l'article 6 des statuts qui précise les avantages de cette combinaison, l'avenir souriant qu'on promettait aux mariniers :

« Cette commission de 5 % prélevée sur les affrète- » ments de chaque chargement effectué par les socié- » taires, sera employée tout spécialement pour cons- » tituer, au profit de chaque sociétaire, une assurance » sur la vie d'un maximum de 6.000 francs par » sociétaire et par bateau, payable après vingt années » de sociétariat. En cas de décès d'un sociétaire avant » le terme de l'échéance du contrat, il sera payé à ses » héritiers bénéficiaires ou à ses ayants-droit :

» 1° Une somme de 1.000 francs, si le décès survenait » dans le courant de la première année de l'adhésion » du sociétaire ;

» 2° Une somme de 3.000 francs en cas où le décès » surviendrait dans la deuxième ou troisième année ;

» 3° Une somme de 6.000 francs, si le décès surve- » nait après quatre années de membre sociétaire ;

» 4° Après vingt ans de sociétariat sans interruption, » il sera payé au sociétaire une rente viagère et annuelle » de 1.000 francs ou un capital immédiat de 6.000 » francs. Le sociétaire aura le droit, après vingt ans de » sociétariat sans interruption, de choisir entre ces deux » combinaisons.

» M. Gaspard Meyer, président de la Chambre » syndicale des Courtiers experts d'Assurances du » Département de la Seine, est chargé, par le Syndicat, » de la Direction du service d'Assurances-Vie pendant » toute sa durée. Son concours et ses fonctions seront » gratuites pour le Syndicat.

» Aussitôt que le sociétaire aura effectué ses trois » premiers voyages annuels à long cours une commission » de 10 % sera prélevée sur les bénéfices des voyages » supplémentaires que le service syndical, par sa » direction et son organisation, lui aura fait faire.

» Cette commission servira à assurer son bateau » et marchandises contre les accidents de navigation, » son contre-maître contre les accidents du travail, à lui » donner le médecin et les médicaments gratuitement, » à le soutenir contre les cas fortuits qui pourraient » provenir de malheurs subits et le condamner à la » faillite.

» En outre, cette commission suppléera aux frais et » charges supplémentaires qui pourraient grever le » budget du Syndicat. »

Le Pénichien (1) du 13 septembre 1904 prévoyait, avec l'organisation nouvelle, deux voyages supplémentaires et le bénéfice net évalué à 1.000 francs par an donnant lieu, nous l'avons dit, à la perception des 10 %. « Sur ces 10 %, disait en substance M. Chavonin, interprétant les statuts à sa façon, 2 % me seront réservés sur 6.000 péniches, soit 12.000 francs constituant mes appointements ».

Si nous examinons, au point de vue juridique, la valeur de cette combinaison, une objection surgit immé-

(1) Journal du Syndicat.

diatement. L'objet propre des associations professionnelles est de contribuer à la défense corporative, mais ces associations ne peuvent pas s'adonner elles-mêmes au commerce. Or, dira-t-on, le fait pour un syndicat d'être l'intermédiaire entre le commerce et les mariniers, avec prélèvement d'un droit de 5 % sur le montant des affrétements, le met dans la situation de l'affréteur lui-même ; or, ce dernier est commerçant. Cette discussion offre des analogies avec celle qui s'est élevée au sujet des syndicats agricoles qui achetaient en gros les matières nécessaires à l'agriculture, notamment les engrais chimiques, et répartissaient ces acquisitions entre les membres, au prorata des demandes de chacun, sur les bases du prix d'achat légèrement majoré pour couvrir les frais généraux de l'opération. On a admis (1) que les syndicats agricoles, en ce cas, ne faisaient pas acte de commerce, car ce qui constitue essentiellement l'acte de commerce c'est l'achat pour revendre avec bénéfice, la spéculation sur la revente ; le syndicat est simplement un mandataire chargé d'acheter.

De même, à notre avis, le fait pour le Syndicat Chavonin de prélever 5 % sur les affrétements et de retourner cette commission aux mariniers sous forme de rente ne constituait pas un acte illégal, et le Syndicat pouvait se considérer comme un mandataire (2).

(1) Voir Pic. — *Traité de Législation industrielle.*

(2) Néanmoins, sur la validité de ces actes règne toujours une vague incertitude qu'il serait utile de corriger par l'extension légale de la capacité commerciale des syndicats. Le vote du projet de loi Waldeck-Rousseau, déposé en 1899, repris en son nom personnel par M. Millerand devant deux législatures successives (propositions Millerand du 14 octobre 1902 et du 12 juin 1906) pourrait rendre de grands services aux mariniers.

Au point de vue des mariniers, on peut faire une autre critique à la loi de 1884. On sait que les anciens ouvriers ne peuvent faire partie

Cette discussion de principe n'a pas en fait une grande utilité, car la Chambre syndicale ne put arriver à faire des affrétements.

Quant au fonctionnement du syndicat, il était assuré à l'aide d'un comité directeur, de sept commissions et de l'assemblée générale.

Aux termes de l'article 9 des statuts, « la Chambre syndicale sera administrée et représentée par un comité directeur composé d'un président, un vice-président et cinq membres.

» M.Chavonin est nommé président de ce comité directeur. Les autres membres seront élus par l'assemblée générale au scrutin secret et à la majorité du premier tour. Si un second tour a lieu, à la majorité relative. Après la disparition de M. Chavonin, le président sera élu directement par l'assemblée générale ».

« Le nouveau syndicat, écrivait M. de Seilhac (1), choisit comme président à vie M. Chavonin : ce qui était absolument illégal. Un syndicat ne peut devenir la chose d'une personnalité et M. Chavonin n'étant point marinier ne pouvait, ni faire partie du syndicat des mariniers, ni à plus forte raison l'administrer. »

Le Syndicat composé de mariniers toujours dispersés ne pouvait pas finalement se réunir pour discuter ses

d'un syndicat. Cette entrave est gênante pour les bateliers. Ceux qui voyagent ne peuvent gérer les affaires du syndicat, et dès qu'ils ne naviguent plus, ils sont anciens mariniers, et ne peuvent plus se syndiquer. Il est donc très difficile de constituer un syndicat de bateliers strictement légal. Il est évident que les chefs de l'Association professionnelle se trouvent dans l'alternative de voyager, et alors de négliger les intérêts de la Corporation ou de démissionner dès qu'ils ne voyagent plus. Nous croyons que le vote de la proposition de M. Lemire, du 12 juin 1906, pallierait à cet inconvénient.

(1) *Les Mariniers du Nord*, ouvrage déjà cité.

affaires. Les statuts avaient prévu cet embarras et donné tous pouvoirs au comité directeur. « Les décisions du Syndicat, aux termes de l'article 15, sont prises par le comité directeur ». Le comité directeur devenait omnipotent et son président à vie était l'unique arbitre des décisions du syndicat.

Les critiques exposées par le *Journal de la Navigation* et par les affréteurs contre le Syndicat Chavonin forcèrent celui-ci à discuter et à modifier ses statuts primitifs. Les nouveaux statuts furent publiés dans le *Pénichien* du 20 octobre 1904 (1).

Il n'était plus fait mention du nom du président, il n'était plus élu à vie et il pouvait même être révoqué par le comité directeur. Ses appointements étaient fixés par l'assemblée générale. « Remarquez, ajoute M. de Seilhac, qu'il n'est pas d'usage de payer un président de Chambre syndicale, mais comme ce président devait être selon toute probabilité le secrétaire et le trésorier du syndicat, son factotum absolu, il est impossible de critiquer cette disposition. Cependant restait toujours la grande difficulté qui provenait du texte même de la loi de 1884. Les syndicats ne peuvent être composés que « de personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des professions connexes concourant à l'établissement de produits déterminés. » Vendre du vin ou naviguer sur l'eau ne sont pas des professions connexes et le Syndicat Chavonin se trouvait nul en droit ».

A côté du comité devaient fonctionner sept commissions permanentes prévues par les statuts :

1° *Commission de Contrôle et des Finances*, composée

(1) Mais ne furent pas déposés conformément à la loi, ainsi que le déclare une décision du Juge de Paix de Dunkerque, du 4 sept. 1907.

de cinq membres pris dans le conseil. Elle était chargée d'assister le trésorier, de contrôler la comptabilité et la caisse de la société et d'en publier le résultat dans le journal *Le Pénichien.*

2° *Commission d'Etude du fret.* Cette commission était chargée d'examiner le fret qu'il y aurait lieu d'établir et de faire des propositions à l'assemblée générale.

Elle devait s'entendre avec celle des syndicats du commerce et de l'industrie employant les transports par eau afin de créer un fret fixe et régulier pendant une période de trois à cinq années.

3° *Commission de Surveillance des agents* préposés à la désignation des tours de chargement. Cette commission avait pour but de surveiller et d'éviter tout passe-droit.

4° *Commission de Surveillance de la marche de la navigation sur fleuves et rivières.* Cette commission avait pour mission spéciale de chercher à améliorer les manœuvres d'écluses, la traction des bateaux et surtout de faire respecter les droits des mariniers.

5° *Commission d'arbitrage*, qui avait pour objet d'intervenir dans les différends que pourraient avoir les sociétaires avec le commerce et l'industrie et de faire en sorte de régler ces différends au mieux des intérêts des deux parties.

« Dans un cas litigieux, disait M. Chavonin en son discours-programme, les chambres syndicales (du commerce et de l'industrie) formeront une commission mixte avec celle du groupement, et l'on évitera par ce fait les tribunaux. »

6° *Commission d'études pour les Assurances mu-*

tuelles, qui était chargée d'étudier les moyens de créer l'assurance des bateaux et des contre-maîtres par la voie de la mutualité.

7° *La Commission d'Initiative et d'Etude* avait pour but d'étudier les questions et propositions ayant trait aux intérêts généraux de la batellerie.

Toutes ces commissions devant diriger autant de services comprenaient cinq, sept ou onze membres, et étaient toutes, « tant au point de vue administratif qu'au point de vue de l'organisation, sous la surveillance de M. Chavonin. »

A côté du comité directeur et des commissions, surplombant tout l'édifice syndical, se trouvait l'assemblée générale siégeant une fois l'an.

Son rôle consistait à approuver le rapport soumis par le secrétaire général au nom du bureau et du comité directeur et par les différentes commissions ; à fixer le taux du fret annuel, à délibérer sur la forme de la lettre de voiture et ses lois, à établir les primes d'assurances sur les diverses mutualités (rentes, assurances de bateaux, assurances contre les accidents pouvant survenir aux contre-maîtres). Elle pouvait statuer souverainement sur toutes les questions qui ne sont pas du ressort du comité directeur et apporter toutes modifications aux statuts.

Pour délibérer valablement, elle devait réunir un nombre de sociétaires représentant comme membres de la société la moitié des membres inscrits.

La cotisation d'entrée pour les bateliers adhérents au syndicat était fixée à une somme de 20 francs par bateau. Cette somme, exigible de suite ou dans les quatre jours de l'adhésion du batelier, devait servir

« aux frais généraux d'administration, d'installation, de publication, profits et pertes, des bureaux et direction du syndicat. »

Les années suivantes, elle devait être portée devant l'assemblée générale qui déciderait de son maintien, de sa diminution ou de sa suppression (1).

La perspective de ne plus passer par le bureau de l'affréteur, d'avoir une rente pour leurs vieux jours et aussi la confiance qu'inspirait M. Chavonin, sa parole chaude, vibrante, énergique, valurent au Syndicat des adhésions nombreuses, comme jamais association batelière n'en connut.

Sentant derrière lui une masse compacte de mariniers qu'il avait bien en main, M. Chavonin mena une campagne serrée pour le relèvement des frets. Il dénonça les agissements des affréteurs forfaitaires contrariant les oscillations de l'offre et de la demande pour s'en attribuer tout le bénéfice. D'autre part, il établissait le

(1) M. Chavonin terminait son discours-programme par cette péroraison :

« N'oubliez pas, camarades, que votre groupement donnera un prestige, une force qui permettront à votre direction d'entrer par la grande porte des ministères, d'être écoutée par les Pouvoirs publics et d'exiger des administrations fluviales le respect de nos droits et de notre personnel.

» N'oubliez pas que vous reprendrez votre place dans les lois économiques.

» Vous êtes la fille aînée des corporations de France, comme telle vous devez marcher au premier rang, la tête haute, saluée du respectueux salut social. Plus de vexations dans les canaux, plus d'insultes de ces brutes de charretiers, chemineaux inconscients, essence de la bête humaine. Plus d'attente aux rivages de traction, plus de débats de prix fatigants et fluctueux.

» Votre corporation sera le vaisseau de Neptune filant sur l'onde des fleuves de l'Elysée, conduit par les sirènes du devoir et de l'ordre, sous le divin regard de la Providence. »

On remarquera le ton de fausse déclamation de cette péroraison.

budget du marinier et, avec des données mathématiques il disait aux bateliers : « Avec le fret à 4,50, vous mangez, chaque fois, un morceau de votre bateau, vous subissez une perte, par voyage, de 216 francs 30. Et comment ferez-vous pour payer vos constructeurs ? Si cette situation persiste vous êtes voués à une ruine inévitable. Ne transportez donc qu'avec un fret vous permettant au moins de vivre. Exigez 5,50 de la tonne Lens-Paris : ce ne sera pas la fortune, mais vous solderez votre bilan par un gain de 68 fr. 65 par voyage. Ne vous affrétez donc pas à moins. Réclamez même 6 francs en hiver, par suite des difficultés de la navigation et des frais qu'elle entraîne. »

Les mariniers refusèrent donc les offres d'affrétement en-dessous du prix fixé. Un batelier, dans une lettre adressée au *Pénichien*, parla de grève. On s'emballa sur le mot ; c'était chose nouvelle dans la batellerie (1). Elle fut décidée dans diverses réunions, au cours desquelles on jurait de vaincre ou de mourir.

On le voit, c'est d'abord une cessation conditionnelle de travail : Affrétez-nous à 5,50 l'été et 6 francs l'hiver, ou nous ne traitons pas. Bientôt on prononcera un autre mot : « Suppression radicale des affréteurs ! Sus aux affréteurs ! Mort aux rongeurs ! »

Nous allons étudier successivement dans quatre sections :

1° La Grève à Dunkerque ; 2° La Grève à Douai ; 3° Le Syndicat Chavonin après la Grève ; 4° La Chute de M. Chavonin.

(1) Néanmoins, nous devons signaler une grève des contre-maîtres mariniers de la Basse-Seine, dirigée contre les grosses Compagnies de Navigation. Après vingt jours, ils obtenaient une augmentation légère.

Quand on étudie le mouvement gréviste des mariniers du Nord, on a l'impression très nette qu'il y a eu deux courants bien caractérisés : celui de Dunkerque et celui de Douai. Il semble qu'entre les deux il n'y ait guère eu une solidarité bien étroite. Les faits commencent néanmoins à peu près en même temps, vers la fin d'août 1904, au Marché d'affrétement du 29, pour Douai, et, quelques jours avant, pour Dunkerque. Deux choses toutefois les relient : 1° Le but poursuivi qui est le même : Relèvement du fret et suppression des intermédiaires affréteurs ; 2° le même entraîneur, M. Chavonin, qui prodigua, sur tous les points de nos canaux, son éloquence persuasive, ranimant les timides, rendant plus combatifs encore les convaincus et persuadant tout le monde de continuer la lutte jusqu'à l'obtention du résultat désiré.

Les mariniers de Dunkerque aboutirent, nous verrons comment et pourquoi ; ceux de Douai, au contraire, n'obtinrent rien.

Section I

1° La grève de Dunkerque

D'après les renseignements que nous avons pu recueillir sur place, les affréteurs de Dunkerque semblent jouir dans le monde des mariniers d'une réputation meilleure que leurs collègues de l'intérieur des terres. Certains bélandriers (1) nous ont dit : « Nous ne vivons pas toujours en excellents termes avec eux ;

(1) A Dunkerque, la péniche s'appelle la bélandre.

mais nous n'avons pas trop à nous en plaindre ».

Déjà avant la rupture, les courtiers fluviaux de Dunkerque, dont le chef était M. Ernest Waeterloot, s'étaient rendu compte qu'avec un fret Dunkerque-Marcq-Lille (1) inférieur à 2 francs la tonne, il était matériellement impossible aux mariniers de vivre et ils se disaient : « Si nous n'accordons pas cette satisfaction au bélandrier, il usera de procédés malhonnêtes. Il détournera, en cours de route, la marchandise qui lui sera confiée et se créera ainsi des moyens d'existence. Le destinataire se plaindra ; les réclamations pleuveront de tous côtés d'où, pour nous, des ennuis continuels. Les affréteurs de Dunkerque décidèrent que la base minima Dunkerque-Lille serait fixée invariablement à deux francs.

Comment faire connaître cette décision au commerce ? Il fallait la notifier à des délégués attitrés de l'industrie et du commerce. La Chambre de Commerce était tout indiquée. M. Waeterloot et, sans doute, plusieurs de ses collègues eurent une entrevue avec la Chambre de Commerce présidée par M. Jean Trystram. Il démontra la nécessité d'établir un fret minimum. Et pour prouver que ce desideratum n'était pas fantaisiste, il expliqua qu'il ressortait des statistiques du fret qu'il avait pu comparer sur un grand nombre d'années que, rarement, il avait été inférieur à deux francs : que c'était une base minima au-dessous de laquelle il convenait de ne pas descendre.

La Chambre de Commerce reçut cette notification ; il n'y eut guère de discussion ; c'était, en quelque sorte,

(1) Pour Dunkerque, le fret qui sert de base est celui de Dunkerque-Marcq-Lille.

une décision portée à la connaissance des représentants du commerce dunkerquois.

Ce fait qui, chronologiquement, se place avant les événements que nous allons relater, est très important. Il explique comment, dans l'application (et nous insistons sur ce mot), de la convention du 22 septembre 1904 (1), les affréteurs prirent pour base du transport par eau Dunkerque-Lille, le taux de deux francs la tonne.

La grève éclate donc en août ; les mariniers refusent de s'affréter aux courtiers fluviaux dunkerquois et ne veulent traiter avec le commerce et l'industrie, que par l'intermédiaire du Syndicat Chavonin, dont le bureau d'affrétement se trouvait provisoirement à Dunkerque, place de la Gare, près de la station de Saint-Pol-sur-Mer.

Pour remporter une victoire complète, il ne suffisait pas de refuser le travail, il fallait encore empêcher les non-syndiqués de pouvoir charger leurs bateaux.

Le port de Dunkerque reçoit de nombreux navires marchands de toutes provenances contenant des marchandises diverses : Bois, grains, pétrole, vins, laines, etc... Ces diverses marchandises ont pour destinataires, le plus souvent, des commerçants ou industriels de l'intérieur des terres. Pour arriver à leur destination, elles empruntent la voie de terre ou la voie d'eau et donnent lieu, alors, à un travail de transbordement. Cette opération s'effectue à l'aide d'ouvriers du port appelés « débardeurs » ou dockers. Les mariniers tinrent le raisonnement suivant qui ne manquait pas d'habileté : « Gagnons à notre cause les ouvriers du

(1) Voir plus loin.

port ; qu'ils se solidarisent avec nous et qu'ils ne chargent aucune bélandre ».

Ils décidèrent donc après s'être assuré le concours des déchargeurs à la Bourse du Travail, au cours d'une réunion tenue au siège du Syndicat, le 5 septembre, que les bélandres affrétées par les courtiers fluviaux et appartenant aux bateliers non-syndiqués ne seraient plus déchargées par les ouvriers du port.

Dès le lendemain matin, ils se rendirent en groupe auprès de ces derniers et obtinrent tout d'abord plein succès. Les dockers refusèrent, un jour, de travailler à bord des bateaux qui ne relevaient pas du Syndicat Chavonin.

Cette fraternité se manifesta surtout au cabaret, car le marinier est bon sire et ouvre facilement sa bourse à ceux qui lui manifestent quelque sympathie. Elle fut du reste sans lendemain et, par la suite, les débardeurs refusèrent toujours de lier leur sort à celui de leurs frères de la veille.

N'ayant pas de résultat de ce côté, les mariniers résolurent de frapper un grand coup, de bloquer le port. Ils amenèrent plusieurs bélandres dans le canal de Dunkerque, près du pont Thiers, les enchevêtrèrent les unes dans les autres, de façon à former ainsi une barricade qui empêchait toute allée et venue. Ce fait était une grave atteinte à la liberté du travail et constituait un délit réprimé par l'article 416 du Code pénal. Aussi, l'intervention de la force publique ne se fit pas attendre. Le commissaire de police arriva bientôt escorté d'une brigade d'agents et de gendarmes. Quelques manifestants sautèrent alors dans la cale d'une bélandre qui renfermait une épaisse couche de poussière de charbon. Les agents les suivirent.

Il s'engagea alors une mêlée homérique. Les mariniers, à l'aide de pelles, lançaient, en l'air, cette poussière noirâtre, aveuglant ceux qui osaient aborder leur forteresse improvisée. La police finit par se rendre maîtresse de la place et, après avoir procédé à l'arrestation des plus exaltés, les remonta sur le quai.

La cessation momentanée du travail par les débardeurs et l'essai de blocus tenté par les mariniers eurent pour résultat d'émouvoir le haut commerce dunkerquois et de provoquer l'intervention du Comité général de défense des intérêts du port de Dunkerque. Ce comité, fondé le 14 janvier 1901, par MM. Frédéric Dewulf et Georges Majoux, avait pour but de créer en face des puissants syndicats ouvriers un organe représentatif de l'industrie et du commerce de Dunkerque qui puisse traiter de pair à égal avec les premiers, solutionner rapidement par des commissions mixtes de conciliation et d'arbitrage les conflits susceptibles de se produire entre les deux forces rivales du capital et du travail.

M. Chavonin entreprit des négociations avec ce comité de défense. Voici la liste des revendications qu'il adressait, par lettre, à M. Dewulf, président de ce Comité. Il y fixait les concessions auxquelles s'était arrêté le groupement et, d'autre part, ses desiderata.

Le groupement Chavonin reconnaissait le Syndicat des affréteurs dunkerquois.

Il réclamait :

1° L'interdiction complète pour les commis d'affréteurs ou sous-traitants de tenir un estaminet là où se rendaient les mariniers pour leurs affrétements ;

2° La réduction de la commission de 5 % exigée par l'affréteur, à 2,50 % ;

3° La suppression complète des frais d'arrivage ;

4° L'obligation pour l'affréteur de s'adresser au bureau du Syndicat sis provisoirement, 4, place de la Gare, à Dunkerque ;

5° La mise en tour. Les bateaux à affréter seraient pris dans l'ordre d'inscription, les mariniers étant libres d'accepter ou de refuser et ne perdant pas leur priorité d'inscription qui vaudrait pour les voyages suivants ;

6° L'engagement pour les affréteurs de remettre un compte détaillé de tous les frais ;

7° La création d'une commission mixte de conciliation et d'arbitrage composée de mariniers et d'affréteurs qui aurait pour but de solutionner les différends survenus entre les affréteurs et le bureau du Groupement ;

8° Le fret minimum Dunkerque-Lille à 2 fr. 25.

Il accordait :

1° Aux armateurs la liberté absolue de s'adresser soit au bureau d'affrétement du Groupement, soit aux courtiers fluviaux ;

2° La remise à l'affréteur d'une somme de deux francs par bateau affrété, à titre de frais de bureau.

Comme on le voit, ces revendications tendaient à diminuer le rôle de l'intermédiaire et à en faire des agents, des sous-ordres du bureau d'affrétement, des racoleurs d'affaires qui lui auraient transmis leurs ordres.

Ce plan était évidemment irréalisable ; du reste, les affréteurs n'étaient pas disposés à se laisser égorger de pareille façon.

Trois de ces revendications pouvaient être réalisées et le furent par la suite : le tour de rôle, la création

d'une Chambre conciliatrice de courtiers fluviaux et de mariniers, l'interdiction pour les sous-traitants de tenir un débit de boissons.

Quoi qu'il en soit, grande était la perplexité du Comité de défense et son embarras était extrême. M. Dewulf nous exprimait le vif ennui qu'il avait ressenti de cette situation, qui pouvait se prolonger et avoir une répercussion effroyable sur la prospérité du port de Dunkerque.

Les affréteurs n'en étaient pas moins sur les dents ; mais, heureusement pour eux, ils trouvèrent en M. Waeterloot, le président de leur Syndicat, un homme d'une rare énergie, qui sauva leur situation.

M. Waeterloot se concerta avec ses collègues. Quelques-uns se voyaient en mauvaise posture et bien mal partis. Ils ne trouvaient plus de bateaux et ne pouvaient plus satisfaire aux demandes du commerce. La généralité des mariniers dunkerquois étant affiliée au Groupement Chavonin leur refusait tout affrétement.

Des mesures énergiques s'imposaient ; il fallait qu'à l'accord des bateliers, les courtiers fluviaux répondissent par une entente complète. L'isolement de chacun eut été une faute. L'adoption d'un plan de contre-attaque uniforme était indispensable. Pour arriver à cette unité de vue, il suffisait qu'un seul affréteur eût la main haute sur tous les affrétements. M. Waeterloot s'en chargea. Son bureau devint un centre d'affrétement. Ses confrères lui passaient leurs ordres et traitaient avec les mariniers non-syndiqués qui se présentaient, fixant les conditions du marché, le cours du fret, en un mot faisant ses affaires et celles des autres. De sorte qu'on vit ce spectacle peu banal, d'un individu travaillant pour

ses concurrents, cherchant à les sauver du danger qui les menaçait. Ce bel exemple de solidarité auquel le monde des affaires est peu habitué mérite, évidemment, d'être souligné. Il n'est pas douteux que M. Waeterloot, en agissant ainsi, luttait autant pour lui que pour ses compatriotes affréteurs ; mais, néanmoins, ce trait lui fait honneur, car en restant isolé, il serait probablement sorti indemne de la lutte, alors que certains de ses collègues auraient pu y sombrer.

M. Chavonin ne perdait pas son temps. Il avait une entrevue avec M. Dewulf sur le projet d'entente. Il faisait une conférence aux mariniers dans laquelle il les exhortait à reprendre le cours de leurs manifestations et à tenter un suprême effort pour débaucher les ouvriers du port. Des tentatives faites auprès de ces derniers ne trouvèrent aucun écho. Plusieurs essais de blocus du port, du côté des terres, n'eurent guère plus de succès.

Il y eut bien aussi quelques querelles entre chavonistes et antichavonistes, au cours desquelles les premiers massés sur les rives bombardèrent avec des pierres les bélandres des non-syndiqués. De vigoureuses interventions de la police eurent bien vite raison de ces manifestations attentatoires à la liberté syndicale proclamée par la loi de 1884.

Les chefs du Syndicat, pour ne pas trop indisposer le commerce et l'industrie, lancèrent l'avis suivant :

« La direction du Groupement général de la Batellerie a l'honneur de faire connaître à MM. les négociants et industriels qu'elle tient à eur disposition 50 ou 60 bélandres vides prêtes à être chargées sur première demande.

» Les mariniers ne font pas grève contre le commerce avec qui ils désirent marcher la main dans la main, bien d'accord.

» MM. les négociants et industriels sont priés de bien vouloir transmettre leurs ordres au bureau provisoire du Syndicat de la Batellerie, place de la Gare, près la station de Saint-Pol-sur-Mer ».

Les événements se précipitent ensuite avec rapidité. Au cours d'une réunion de 250 mariniers à Dunkerque, les mariniers rejettent à l'unanimité les conditions proposées par les courtiers fluviaux. Elles variaient des leurs sur certains points, notamment sur le taux de la commission payée aux affréteurs, sur l'obligation pour ces derniers de passer leurs affrétements au bureau du syndicat.

Les affréteurs auraient pu au besoin transiger sur la diminution de leur commission, c'était une réduction de bénéfices chaque année. Mais s'ils acceptaient le second point, c'était pour eux un amoindrissement de leur capacité commerciale, une entrave gênante, la mort à brève échéance.

Une autre difficulté surgissait : l'illégalité du syndicat Chavonin.

Le syndicat des courtiers fluviaux ne pouvait pas traiter avec une association professionnelle, qui était ainsi en marge de la légalité.

Ils refusèrent donc, pour cette première raison, de signer un accord avec les mariniers en tant que syndiqués et aussi pour cette autre : le groupement Chavonin comprenait sans doute parmi ses adhérents la grosse majorité des bélandriers dunkerquois, mais pas la totalité. Pour obvier à cet inconvénient et rendre le

pacte opposable à la généralité des bateliers, ils consentirent à traiter avec des délégués en tant que mariniers, mais nullement en tant que syndiqués.

« Le 22 septembre au soir, un groupe de mariniers, nous racontait M. Waeterloot, vint me trouver et me dit : « Cette situation pénible dans laquelle nous » nous débattons ne peut durer, nous voulons en finir. » Faisons une convention qui mentionne les points sur » lesquels nous sommes d'accord ». Le président des courtiers fluviaux demanda aux mariniers s'ils venaient à lui comme délégués des mariniers en général et non comme représentants du syndicat Chavonin. Sur leur réponse affirmative, et sans se faire prier davantage, M. Waeterloot rédigea, le 22 septembre se 1904, un projet de convention. (Voir à l'annexe.)

Ce n'est pas tout, il fallait donner à ce traité qui scellait l'accord des deux parties un caractère de solennité. Le Comité de défense semblait tout indiqué pour cette mission (1) : M. Dewulf reçut les contractants et prit lecture de la convention. Il jouait bien plus en cette circonstance le rôle d'un témoin officiel, nous serions tenté de dire, si la comparaison ne péchait un peu, d'un officier ministériel recevant les déclarations des parties et en donnant acte, que d'un arbitre.

Le lendemain 23 septembre, dans une salle de « l'Avenir », il fut donné lecture de la convention à trois cents mariniers qui l'acceptèrent à l'unanimité.

Au cours de cette assemblée, les mariniers remercièrent M. Chavonin de l'abnégation qu'il avait montrée en s'effaçant pour laisser la discussion plus libre entre les

(1) C'est ce qui explique la forme de rédaction des deux premières lignes de la convention.

courtiers fluviaux et les délégués de la grève. Le président du groupement dut s'en montrer très flatté, mais, par suite de l'illégalité de son syndicat, il ne pouvait faire autrement.

Les mariniers terminèrent leur séance en votant la fin de la grève et la reprise du travail. C'était bien, en effet, la fin de la grève pour Dunkerque et la reprise du travail. M. Waeterloot nous affirmait que tout le temps qu'avait duré le conflit (vingt-six jours) jamais la circulation des bélandres n'avait été interrompue complètement sur le canal, malgré les essais de blocus tentés par les grévistes.

La convention de 1904 consacrait plusieurs points intéressants :

1° *L'installation d'un bureau de tour.*

2° *Le taux de la commission de l'affréteur et une caisse de secours.*

3° *Une commission mixte d'arbitrage en cas de différend.*

I. — Le bureau de tour.

Son mode de fonctionnement

L'installation du bureau de tour était certainement l'objet principal des revendications des mariniers dunkerquois et son obtention fut saluée par tous avec joie.

Un essai avait déjà été tenté vers 1903 par M. l'abbé Marcant, dont le dévouement à la cause marinière est bien connu de la population dunkerquoise. M. l'abbé Marcant, avec quelques personnalités du monde dunkerquois, avait essayé d'obtenir à la Bourse du Travail

un bureau d'inscription où les bateliers aussitôt « vidés » se seraient fait inscrire. La liste en aurait été envoyée tous les soirs à tous les bureaux des négociants en les priant de tenir compte, dans leurs ordres d'affrétement, de la priorité d'inscription. Mais cet essai d'organisation ne réussit pas.

En dehors de cette tentative, on peut dire que, dans le bureau de chaque affréteur, il existait une caricature du tour de rôle. Chaque courtier fluvial tenait note des demandes du commerce et des offres de chargement des bélandriers. Le premier marinier inscrit avait naturellement connaissance de tous les voyages à effectuer. Il acceptait ou il refusait selon que les conditions lui convenaient ou non. On suivait ensuite l'ordre des inscriptions. C'est le même principe qui régit actuellement le bureau de tour, mais l'application en était défectueuse et se trouvait constamment contrariée, soit que le commerçant qui demandait le bateau ou son employé eut des préférences pour tel ou tel batelier, ou que le marinier offrit une commission plus forte à l'affréteur ou à son commis pour obtenir tel ou tel affrétement. « Si bien, nous disait M. Waeterloot, que sur 100 affrétements, 80 s'effectuaient par faveur. »

Le bureau de tour actuellement installé donne les résultats les plus satisfaisants. Il est situé à Dunkerque, rue du Lion-d'Or, N° 22. En traversant cette rue, rien extérieurement n'attire le regard du passant, sinon l'inscription peinte sur le mur de façade et la présence des mariniers à certaines heures du jour. Le bâtiment est d'aspect modeste, il comprend d'une part le bureau de l'employé et la salle des affrétements. Le gérant, M. Leroy, nous reçoit très aimablement et nous explique

le mécanisme de cette institution, qui est extrêmement simple.

Les mariniers, dès que leur bateau est vide (et l'employé du bureau est chargé de veiller sur ce point), se rendent, si bon leur semble, au bureau de tour. Le gérant prend note sur un registre du nom du marinier, de celui de son bateau et de la Compagnie qui l'assure et transcrit le tout sur une pancarte fixée à l'un des murs de la salle. Il s'établit ainsi une « mise en tour », c'est-à-dire un certain ordre d'inscription : premier inscrit, second, troisième, etc...

Le bureau est ouvert tous les jours, sauf les dimanches et jours de fête, de huit heures à midi et de deux heures à sept heures.

Nous passons ensuite dans la salle d'affrétements. C'est une place étroite de 7 à 8 mètres de long sur 3 mètres de large qui peut contenir de 75 à 100 mariniers ; une porte sur la rue y donne accès. Le mobilier est des plus modeste, quelques bancs ; les murs dénudés sont recouverts de quelques avis et recommandations, et d'un tableau noir. Pas de fenêtre, la lumière pénètre par le haut, grâce à un plafond vitré qui recouvre la salle.

A dix heures et à quatre heures, les séances commencent et se prolongent suivant le nombre des bateaux à affréter. Quelques mariniers pénètrent sans se presser. Ils se saluent, se serrent la main et causent entre eux. De temps à autre, un éclat de voix se fait entendre, tout le monde se retourne. Un silence s'en suit, et l'on continue à papoter, les uns joyeusement, les autres d'une façon plus calme.

L'arrivée d'un étranger qu'ils ne connaissent pas est

l'objet de toute leur attention. Ils le regardent avec quelque méfiance d'abord, et s'il a l'air pas trop mauvais garçon, et s'il lui plaît de leur causer, ils répondent volontiers.

Mais la séance commence, le gérant s'avance et se dirige vers le tableau noir. Il y inscrit cette simple mention, par exemple :

90/100 — Orge — Nord

Cette inscription lapidaire signifie : chargement de 90 à 100 tonnes d'orge à destination du Nord.

L'employé du bureau passe ensuite à l'appel des noms contenus sur sa feuille de mise en tour, il appelle par priorité d'inscription et en suit l'ordre. Si le premier ne répond rien, on passe au second, jusqu'à ce qu'un marinier réponde « présent ». Ce dernier se rend avec l'employé dans un bureau particulier. Il se renseigne sur les conditions du voyage, le fret, les délais de chargement, la destination exacte. S'il accepte c'est une affaire faite et il signe sa convention d'affrétement. Si non, il retourne à la salle. Et l'employé continue l'appel des noms jusqu'à ce que le voyage trouve preneur. L'opération se continue pour les autres voyages.

Mais, nous dira-t-on, ce tour de rôle est-il obligatoire ?

Pour les affréteurs qui ont été partie à la convention du 22 septembre 1904, il n'y a aucun doute qu'ils soient tenus de faire tous leurs affrétements au tour de rôle. Pour les affréteurs étrangers et ceux qui ne font pas partie de la Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux de Dunkerque, ils peuvent n'en pas tenir compte.

Même obligation, selon nous, pour les mariniers, qui

ont été représentés par des délégués lors de la passation du traité. Du reste, ils ne désirent pas s'en affranchir.

Si maintenant nous envisageons la question au point de vue des commerçants et industriels de Dunkerque, notre embarras est beaucoup plus grand. Se trouvent-ils dans l'obligation de s'abstenir d'affréter directement les mariniers et doivent-ils passer par le bureau de tour en confiant le soin de trouver un bateau aux courtiers fluviaux ?

Si oui, ils n'ont plus le choix de prendre tel ou tel bateau à leur convenance et doivent s'en remettre aux hasards du bureau de tour.

Nous croyons qu'il y a pour les commerçants et industriels de Dunkerque obligation sinon juridique, du moins morale, et voici pourquoi : La convention a été passée devant le Comité de défense, l'organe attitré de tous ceux qui ont intérêt au port. La prise à témoin du président du comité équivaut à nos yeux à un acquiescement, une ratification tacite, et oblige les commerçants dunkerquois à confier leurs affrétements aux courtiers fluviaux : ce qu'ils acceptent du reste fort volontiers.

Quant aux commerçants étrangers, ils n'en sauraient être tenus et peuvent affréter directement ; c'est ce que reconnaissait le tribunal de commerce de Dunkerque par un jugement tout récent du 2 août 1909.

Il était intéressant de connaître l'opinion des affréteurs, des commerçants et des mariniers sur le fonctionnement du bureau de tour. Nous avons fait dans ce but une petite enquête, dont nous donnons les résultats :

M. Waeterloot, le président des courtiers fluviaux, nous disait : « Il y a longtemps que mes collègues et moi

avions le désir d'installer à Dunkerque le bureau de tour. Il donne les résultats les plus satisfaisants et nous bénissons M. Chavonin de nous avoir donné l'occasion d'instaurer cette précieuse institution.

Mais, objections-nous, avec le tour de rôle, vous êtes obligés d'admettre tous les mariniers qui se présentent. S'ils sont honnêtes, c'est parfait ; mais au cas contraire ? « Il est évident, nous répondit M. Waeterloot, qu'il y a dans cette obligation du tour de rôle un inconvénient pour nous. Mais vous pouvez être certain que s'il y a faute grave de la part d'un marinier, nous intentons contre lui des poursuites, et il ne se présente plus par la suite. Je tiens, et mes collègues pensent comme moi, à ce que le tour d'inscription fonctionne normalement, et cela dans l'intérêt des bateliers honnêtes et loyaux. »

M. Dewulf nous manifeste aussi sa satisfaction pleine et entière. « Evidemment, dit-il, on ne peut contenter tout le monde, et de ci de là on entend, tant chez les commerçants que chez les mariniers, certaines réclamations ; mais pour ma part, je suis très heureux de son fonctionnement. »

La note que donnent les mariniers est en général au même diapason. L'un d'eux s'écriait : « Le tour de rôle, c'est la meilleure chose du monde ». Toutefois, d'autres se montrent moins enthousiastes et adressent quelques critiques de détail sur son mode de fonctionnement, tout en trouvant le principe excellent.

Nous donnons un exemple qui permettra de comprendre l'ensemble de ces griefs. Le gérant inscrit sur le tableau d'inscription des voyages dans la salle d'affrétement :

« 200 *à* 280 *tonnes*, avoine, *pour toutes destinations.* »

Avec cette façon imprécise de transcrire les ordres du commerce, le marinier se trouve très embarrassé. Est-ce 200 ? Est-ce 280 tonnes ? se dit le batelier. Si c'est 200, le marinier qui a un bateau pouvant transporter 280 tonnes ne s'affrète pas. Il aura avec un chargement de 280 tonnes les mêmes débours, il perd en conséquence le fret de 80 tonnes ; aussi laisse-t-il passer son tour.

Même inconvénient si le lieu de déchargement n'est pas précisé ; un marinier qui a un bon bateau peut désirer faire un long voyage sur Paris, Nancy ou Lyon ; que penser du mot « pour toutes destinations » ?

Les mariniers voudraient qu'on leur spécifie exactement ou à peu près le tonnage du chargement et l'endroit exact du récipiendaire de la marchandise.

Les bateliers y voient tout de suite des passe-droit ; tout cela, disent-ils, est fait pour favoriser certains mariniers au détriment des autres. On leur dit, l'affréteur ou le commis les renseignent dans la coulisse. Cette critique, que nous nous devons de rapporter, paraît exagérée et tient à ce fait que les affréteurs, au moment de l'insertion sur le tableau, ne connaissent d'une façon précise ni la destination ni le tonnage exacts. Un navire arrive à Dunkerque, le commerçant propriétaire de la marchandise compte se rendre au marché de Lille et là y vendre la marchandise. A qui ? il l'ignore ; combien de tonnes à celui-ci ? à celui-là ? Il ne le sait pas davantage. Il passe tout de même l'ordre à l'affréteur. « Il me faut, lui écrit-il, cinq bateaux de 200 à 280 tonnes pour toutes destinations ». De là tout le mal.

Voici une autre critique de détail : l'article premier de la convention dit : Ce bureau fonctionnera « sous la

surveillance de la Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux de Dunkerque et des mariniers, pour la défense des intérêts communs et des mariniers délégués, etc. »

Cette délégation n'existe pas, nous dirent les mariniers, et nous n'avons aucun moyen de contrôle. Cette objection est justifiée et, à notre connaissance, si cette délégation de bateliers a existé, elle n'existe plus. Est-ce un mal ? Nous ne le croyons pas, étant donné l'esprit de justice dont sont animés les affréteurs dunkerquois à l'égard des mariniers. Mais pourquoi ne pas leur donner cette satisfaction ? Tout simplement parce que les affréteurs considèrent le bureau de tour comme une institution qu'ils ont fondée, qu'ils subventionnent. Tout cela est encore vrai. La dualité de conception dans la direction peut entraîner les pires dissensions ; mais une solution équitable donnée par la majorité aurait pu l'emporter. Nous comprenons aussi qu'il est difficile de donner à ces perpétuels errants de nos canaux une représentation stable.

II. — Commission des Affréteurs. — Allocation fournie par ces derniers. — Utilisation. — Caisse de Secours.

a) L'article 5 fixe la commission de l'affréteur à 5 % sur le montant total du fret payé au marinier. Rien de changé sur ce point avec ce qui existait.

Il est dû aussi, par le batelier, pour frais d'arrivée et de bureau « deux francs pour les bateaux dont l'affrétement produit un fret égal ou supérieur à 500 francs. »

b) Les affréteurs forment, en outre : Article 1er, *in fine:*

« Une caisse par un versement gracieux de 2 fr. 50 par bateau faisant un fret minimum de 500 francs, et de 1 franc par bateau faisant un fret inférieur à ce chiffre ».

Cette caisse sert tout d'abord à payer les appointements de l'employé. Cet employé ou gérant est M. Léon Leroy, un ancien batelier. Il faisait partie des délégués mariniers signataires de la convention. Il assure, depuis la mise en application de la convention, le fonctionnement du bureau de tour.

On prélève également sur cette caisse les frais de location de l'immeuble de la rue du Lion-d'Or (Bureau de Tour).

« Le solde, dit l'article 1er, sera versé à une caisse de secours au profit de mariniers nécessiteux... une commission mixte de courtiers fluviaux et de mariniers délégués décidera des secours et de l'importance de chacun d'eux à accorder aux mariniers ».

Examinons tout d'abord si, réellement, il doit exister un excédant après le paiement des appointements de l'employé et du loyer de l'immeuble.

Bon an, mal an, il passe, nous a-t-on dit, à Dunkerque, 2.500 bateaux par le bureau de tour à 2 fr. 50, car le fret totalisé donne généralement plus de 500 francs. Cela fait 6.250 francs. Admettons que les dépenses imposées par la convention se chiffrent à 3.250 francs. Il reste 3.000 francs pour la caisse de secours.

M. Waeterloot, à qui nous demandions quelques indications sur le fonctionnement de cette caisse, nous disait que son organisation laissait un peu à désirer : distribuer des secours d'une façon équitable est extrêmement délicat. « Des mariniers viennent nous trouver, nous content leurs déboires : ici, c'est la

maladie, la mort d'un proche qui les a plongés dans une misère profonde ; plus loin, c'est une avarie survenue au bateau qui nécessite des réparations très onéreuses. Songez à la difficulté qu'éprouvent les administrateurs d'un bureau de bienfaisance auprès de la population sédentaire ; elle est bien plus grande pour nous vis-à-vis de ces perpétuels errants que nous voyons cinq ou six fois l'an. Nous soulageons les misères qui nous semblent les plus dignes de compassion. Notre clairvoyance ne peut s'étendre à toutes.

Il est très difficile de connaître l'opinion des mariniers. Les plus riches s'en désintéressent. Ceux qui ont reçu des allocations ne s'en vanteront pas, en pauvres honteux. Ceux qui veulent bien s'y intéresser désireraient comme pour le bureau de tour, avoir un droit de contrôle. Et ce serait facile si le versement de 2,50 et de 1 franc ne passait aux yeux des affréteurs comme leur propriété. Ce versement a, en effet, remplacé un ancien droit de cinq à dix francs que ces derniers recevaient des bateliers en dehors de leur commission pour divers frais, démarches, courses au port, surveillance du chargement, responsabilité qui peut leur incomber.

III. — L'article 1 prévoit encore l'Installation d'une Chambre conciliatrice des Courtiers fluviaux de Dunkerque et des Mariniers pour la défense des intérêts communs.

Voici, brièvement résumée, l'histoire de cette institution :

Dès qu'un litige survenait par suite de l'inexécution

de la convention, de l'imprécision des termes employés, le président en était saisi ; il réunissait, d'une part, ses collègues les courtiers fluviaux, et une délégation de mariniers de Dunkerque. On exposait l'objet du débat, on discutait et l'avis de la majorité faisait loi.

Au début, il y avait quelquefois deux réunions par semaine ; mais, par la suite elles furent moins fréquentes.

Les mariniers plaideurs se posaient, comme toujours, en indépendants, peu désireux de se soumettre à une organisation quelconque, et disaient aux affréteurs : « Vous nous imposez, dans le sein de la commission, une délégation de bateliers, mais nous ne les connaissons pas ; qui nous dit qu'ils ne sont pas vos complices ? »

Les affréteurs avaient, eux, conscience de perdre leur temps, si bien qu'actuellement de toute cette institution il ne reste que le président des courtiers fluviaux, M. Waeterloot, à qui, de temps à autre, on soumet quelque point litigieux. Ce dernier le tranche de sa propre autorité, jouant ainsi le rôle d'un juge de paix. Le débat roule le plus souvent sur les questions de chargement et de déchargement.

En ne tenant pas compte des critiques de détail qui sont largement atténuées par l'esprit tout de conciliation qu'ont montré les affréteurs,en s'inspirant de la difficulté d'exécution des choses les plus simples auprès des chemineaux de nos rivières, on peut dire que la convention de 1904 a fait succéder à l'anarchie et au désarroi l'ordre et la régularité. Elle a aboli, d'une façon très réelle, cet odieux marchandage, cette chasse à la recommandation, à la faveur qui donnait tout aux plus audacieux et rien aux timides.

Elle a eu aussi une autre conséquence : elle affranchis-

sait le marinier du contact forcé avec le sous-traitant, du commis d'affréteur qui l'exploitait de toutes façons. Elle lui a rendu sa liberté d'homme en ne l'obligeant plus, pour trouver du travail, à abêtir son intelligence, à ruiner son corps dans l'atmosphère vicieux du cabaret et à y dépenser un argent qui eut été utilement employé ailleurs. C'est une victoire remportée par les mariniers et, d'une façon indirecte, par M. Chavonin et son syndicat promoteur de la grève.

Comment se fixe le cours du fret a Dunkerque. — Echelle de fret.

Le tour de rôle est la base des affrétements à Dunkerque ; l'échelle de fret en est une dépendance. On peut constater, à la lecture de la convention, qu'il n'y est pas question du fret. Rien n'y fait allusion. On n'avait, après la signature de la convention, que la base minima Dunkerque-Lille, à deux francs. Mais comment, avec l'application de la mise en tour faire jouer la loi de l'offre et de la demande, permettre au fret d'être une représentation à peu près exacte de ces éléments, d'une part le quantum de bateaux inscrits, d'autre part le quantum des bateaux recherchés par le commerce ?

Au début, cette loi économique joua tant bien que mal ; quand il y avait peu de bateaux, le fret s'élevait. S'il y en avait beaucoup, le fret baissait, mais l'application de cette règle était défectueuse, il manquait un élément d'appréciation bien déterminé. La clairvoyance du président des courtiers fluviaux et de ses collègues devait y remédier. Ils se mirent à faire le relevé, au

jour le jour, des statistiques de fret et en dressèrent le tableau dans des procès-verbaux signés d'eux et des délégués mariniers pris au bureau de tour parmi les bateliers en quête de travail. Avec tant de bateaux, 100 par exemple, on arrivait à un fret de tant ; avec 200 à un fret de tant : la comparaison de ces diverses données leur permit d'établir une règle mathématique, dont l'application est extrêmement simple.

L'inscription de 130 bateaux ou plus donne un fret de 2 francs, base minima. Par 20 bateaux en moins, il y aura une augmentation de 0 fr. 25, soit 2 fr. 25. Mais cette augmentation se produit par échelons, progressivement, de 0 fr. 15 les cinq premiers jours et de 0 fr. 10 centimes les cinq jours qui suivent. Il faut donc persistance du même nombre de bateaux à la mise en tour pendant dix jours pour qu'il y ait mouvement, de 0 fr. 25 dans le fret.

Continuons. S'il y a 110 bateaux, le fret sera de 2 fr. 15 au bout de cinq jours, 2 fr. 25 dans les dix jours. En appliquant la même règle simplifiée de la complication des dix jours : pour 90 bateaux 2 fr. 50, 70 bateaux 2 fr. 75, 50 bateaux 3 francs.

Ce serait l'inverse en cas d'augmentation des bateaux : s'il y a 70 bateaux, diminution de fret de 0 fr. 25 centimes ; dans les cinq premiers jours de 0 fr. 15, soit 2 fr. 85 ; dans les cinq derniers jours encore de 0 fr. 10, soit 2 fr. 75, etc., etc.

Une inscription affichée dans le bureau de tour nous révèle : « *Echelle de fret s'établit* »

1° *Suivant le nombre de bateaux en tour :*

« Par les procès-verbaux qui ont décidé l'application des différentes bases de fret et qu'a confirmés une dé-

claration dont a pris acte le Comité de défense des intérêts maritimes et commerciaux du port de Dunkerque, il a été établi définitivement que le fret de 3 francs pour base Lille-Marcq sera applicable quand il y aura 50 bateaux en tour, celui de 2 fr. 75 quand il y aura 70 bateaux en tour, et ainsi de suite. Chaque mouvement par série de bateaux amènera un mouvement de fret de 0 fr. 25 centimes. (La scission des 0 fr. 25 en deux parties, 0 fr. 15 et 0 fr. 10, est indiquée par un avis également.) »

Le fret varie aussi selon la grandeur des chargements à effectuer. Plus le chargement est fort, moins le fret est élevé ; c'est ce que nous dit le N° 2 qui suit :

2° *Suivant la grandeur des chargements :*

« Echelle calculée sur la base minima de 2 francs Lille-Marcq pour marchandises en vrac (c'est-à-dire qui ne sont pas emballées, grains par exemple), assurance comprise,

Pour chargements :

De 240 à 250 tonnes	et jusqu'à 280 tonnes environ	base Lille-Marcq	2 fr.
190 à 200 tonnes	—	—	2 fr. 25
140 à 150 tonnes	—	—	2 fr. 50
90 à 100 tonnes	—	—	2 fr. 75
50 tonnes	—	—	3 fr.

Pour chargements intermédiaires à ceux indiqués ci-dessus, il sera défalqué 0 fr. 05 par augmentation de dix tonnes. »

Comment combiner ces deux règles ?

Il y a 50 bateaux. Ce chiffre donne pour le fret basé sur le nombre de bateaux 3 francs. Si un marinier effectue un chargement de 240 tonnes, le fret sera de 3 francs. S'il opère un chargement de 190 tonnes 3 fr. 25.

de 140 à 150 tonnes de 3 fr. 50. Le fret est donc basé sur le nombre de bateaux et reçoit une augmentation de 0,25, 0,50, 0,75 centimes à la tonne, suivant le chargement. Mais l'ensemble ne peut donner un fret inférieur à 2 francs, base Dunkerque-Lille. C'est une combinaison de ces deux règles : plus il y a de bateaux, moins le fret est élevé, avec cran d'arrêt à la base et pour chaque bateau, plus le chargement est faible, plus le fret est rémunérateur à la tonne.

Il était intéressant de connaître les diverses variations du fret et de suivre par des chiffres les oscillations depuis septembre 1904. M. Leroy, gérant du bureau de tour nous a communiqué les données suivantes :

En 1904,	septembre	2 75	
1905,	janvier	2 50	
—	avril.....	2 25	
—	août.....	3 25	
En 1906,	octobre.....	3 35	
—	novembre.....	3 50	
—	—	4 »	
—	—	4 25	
—	décembre.....	4 »	
En 1907,	janvier.....	3 25	
—	fin janvier	2 50	
—	21 février.....	2 35	
—	2 mars.....	2 75	
—	avril.....	2 85	
—	mai.....	2 60	
—	3 juin	2 25	
—	juillet	2 »	
—	août.....	2 65	
En 1907,	octobre,.....	2 35	
—	décembre.....	3 10	
En 1908,	4 janvier.....	2 75	
—	février.....	2 35	
—	mars.....	2 10	
—	avril.....	2 25	
—	mai.....	2 65	
—	juillet	2 60	
—	août.....	2 65	
—	septembre	2 75	
—	octobre.....	2 60	
—	fin octobre....	2 75	
—	décembre.....	2 35	
En 1909,	9 février.....	2 10	
—	6 février.....	2 »	

Du 6 février au 15 août 1909, le fret est resté stationnaire.

Cette stabilité est due à la stagnation des affaires, à l'écroulement du fret à l'intérieur, notamment dans les mines. Les bateliers se sont alors rejetés sur Dunkerque, de là afflux de la demande et baisse du fret.

Nous avons demandé à M. Waeterloot si l'application de l'échelle avait été facile. Il nous disait : « Pour que la chose fût bien au point, il a fallu deux à trois ans au moins après la signature de la convention du 22 septembre 1904. Nous avons procédé par tâtonnements. La difficulté consistait surtout à faire adopter ce mode de calcul du fret par les bateliers. La présence de meneurs parmi eux, lors de la rédaction des procès-verbaux, suffisait pour tout compromettre et ajourner ce mode de calcul qui est des plus équitables et est une application aussi exacte que possible de la grande loi économique de l'offre et de la demande. ».

Jusqu'ici nous avons négligé de parler de la durée de la convention. L'article 12 porte ces simples mots : « Le présent contrat aura une durée de cinq années », et ne prévoit en aucune façon son renouvellement.

Il le sera néanmoins, nous nous réservons de traiter cette question un peu plus loin, à la reprise du chavonisme. Pour le moment, nous nous bornerons à dire que ce contrat a fait régner la bonne entente et la concorde entre les affréteurs et les mariniers. Ce résultat est le plus bel argument qu'on pouvait invoquer en sa faveur, et nous verrons qu'il a été pris en considération par les intéressés.

Section II^me^

La grève de Douai

Pendant qu'à Dunkerque les mariniers luttaient pour le triomphe de leurs revendications, des faits semblables se passaient dans les centres d'affrétement de

Douai, Lille, Valenciennes, Denain. Il y a eu deux phases bien distinctes dans les événements qui vont se dérouler interrompues par une courte accalmie.

Dans la première, qui commence le 29 août 1904, la grève n'était qu'une question de salaire. Le fret était à 4 fr. 75, et sur les injonctions de son syndicat le marinier ne prétendait pas traiter à moins de 5 fr. 50 en été et 6 francs en hiver.

Voici du reste le texte de l'appel que lancèrent les grévistes sous l'inspiration de M. Chavonin :

« Camarades Mariniers,

» Nous voulons le fret à 5,50. C'est notre droit, c'est notre vie.

» En fixant cette base au commerce et à l'industrie, nous leur donnons un prix normal, régulier, invariable, que nous nous engageons à respecter.

» Par cette application, ils n'éprouveront plus de surprises, et leurs transactions commerciales seront assurées.

» Il est faux de leur faire croire que ce prix est exagéré.

» Avec lui, nous pouvons vivre. Avec l'autre, au-dessous, nous allons à la misère.

» Maîtres de notre bien, nous voulons cesser toute relation avec les intermédiaires qui nous ont toujours exploités.

» Nous voulons traiter directement avec le commerce et l'industrie.

» Pour cela nous lutterons jusqu'au bout.

» Que pas un affréteur ne puisse trouver de bateaux. Faisons la grève contre eux. Notre vie, notre liberté

seront le résultat de nos efforts. Plus d'intermédiaires. Vive le Groupement. »

Les affréteurs, à cette proclamation, répondirent par un manifeste dont nous extrayons les points les plus importants :

Les courtiers de fret soussignés, présents au marché d'affrétement de Douai du lundi 29 août « considérant que le cours du fret (Lens-Paris) s'est établi ferme à 4,75 le 12 août dernier, que depuis lors, le nombre des bateaux vides disponibles reste supérieur aux besoins, et que, d'autre part, les frais de traction, de pilotage et tous autres sont encore les mêmes.

» Considérant que la prétention des chavonistes d'obtenir 5 fr. 50 au lieu de 4 fr. 75 ne repose sur rien qui mérite d'être pris en considération au moment où le commerce et l'industrie font relativement beaucoup moins de demandes de bateaux que chaque année à la même époque,

» Considérant que, dans ces conditions, aucune hausse anormale ne saurait se produire à l'expiration de la grève, et qu'il est, au contraire de l'intérêt de nos commettants de s'opposer aux prétentions intéressées de M. Chavonin ; que, dans tous les cas, nous leur adressons la présente déclaration pour provoquer leurs instructions,

» Qu'en conséquence les affréteurs soussignés ont décidé et prennent l'engagement d'honneur :

» De n'affréter durant la grève aucun marinier pour Paris et au-delà à un prix de base plus élevé que 4 fr. 75 et de maintenir ce prix jusqu'à nouvelle assemblée générale.

» Ils s'engagent, en outre, à subir une amende de

500 francs en cas d'infraction au présent engagement ». (Suivent les signatures).

Le 2 septembre, réunis à nouveau, les affréteurs publiaient l'avis suivant : « En présence du mouvement de grève des mariniers, mené par quelques personnes intéressées, les courtiers de fret décident de ne plus se présenter dans les marchés d'affrétement jusqu'à l'expiration de la grève.

» Ils informent les mariniers qu'ils sont à leur disposition dans leurs bureaux pour leur offrir des transports ».

On voit immédiatement le mobile des affréteurs. Au marché d'affrétement, se disaient-ils, certains mariniers, ne faisant grève qu'à contre cœur, n'oseront pas traiter à moins de 5,50, par esprit de discipline syndicale et par peur des camarades ; chez nous, nous arriverons à les « amadouer » et à faire réduire plus facilement leurs exigences.

Certainement, il dut y avoir quelques affamés qui allèrent tirer la sonnette de l'affréteur, mais la grande généralité se montra inébranlable.

Après quelques jours de résistance, la Compagnie parisienne du Gaz, concédait le fret à 5,25, qui équivalait pour elle à 5,50, car la Compagnie du Gaz, en raison de certains avantages qu'elle accorde à ses transporteurs, affrète toujours à un taux inférieur de 0 fr. 25 au cours normal.

Le taux accordé par cette Compagnie devait avoir sa répercussion sur le cours en général, et quelques affréteurs, malgré leur engagement formel et la Chambre d'affrétement de Douai, suivirent et accordèrent les 5.50 demandés.

Après douze jours de lutte pour arriver à une surélévation du fret, le résultat désiré était obtenu. 5,50, base du fret fixé par M. Chavonin, était le prix courant du marché à Lille, Douai, Denain. Après cette première victoire syndicale il y eut une détente, la circulation qui n'avait pas été complètement interrompue semblait reprendre. M. Chavonin n'en continuait pas moins à donner des coups vigoureux aux affréteurs, en insinuant aux mariniers des exigences toujours nouvelles. Il les engagea tout d'abord à ne verser que 15 francs de courtage aux affréteurs ; c'est, disait-il, le taux fixé par la Chambre d'affrétement de Douai, et, pour le peu de responsabilité des courtiers, c'est déjà bien payé. (1)

Dans une autre réunion tenue à Douai, M. Chavonin prie les mariniers de pas se laisser griser par le succès. « Il ne faut plus, disait-il, traiter directement avec l'affréteur, ce serait l'abaissement du fret à brève échéance ; il faut l'obliger à venir lui-même demander des bateaux au Groupement, c'est la condition nécessaire pour que le fret soit maintenu à son taux actuel. » On le voit, il poursuivait sa chère idée d'établir, au sein du Syndicat, un service d'affrétement. Ce sera le seul objectif visé dans la reprise de la grève.

Nous entrons, vers le 15 octobre, dans une phase nouvelle, beaucoup plus violente ; c'est une lutte sans merci contre l'intermédiaire, pour sa suppression, pour son anéantissement.

Déjà, M. Chavonin avait insisté, soit dans des circu-

(1) Le *Réveil du Nord* du 14 septembre 1904 prétend que les affréteurs acceptèrent la base de 5 fr. 50, avec réduction de la commission à 15 francs ; que d'autres consentirent à hausser le fret à 5 fr. 75.

laires adressées au commerce et à l'industrie, soit dans son journal, soit dans des conférences, sur la triste situation faite par les forfaitaires à la marine fluviale, sur les inconvénients qui résultaient du manque de fixité et de stabilité du fret et il comparaît le désarroi qui régnait sur le marché du fret avec l'aurore splendide qu'il préparait par l'entente directe du commerce et de l'industrie avec la batellerie.

Ceux-ci ne vinrent pas et par suite du peu d'offres que l'on adressait au Groupement, M. Chavonin s'écriait : « Si le conflit se prolonge, on pourra dire que ce ne sont plus les mariniers qui sont en grève, mais le commerce et l'industrie ».

« Le centre de la grève, écrit M. de Seilhac (1) fut le bassin rond à Bouchain. C'est un vaste carrefour d'eau à 24 kilomètres de Douai. La Sensée y rejoint l'Escaut. Cinq cents péniches y étaient amarrées barrant la route sur Paris. On dénomma cet endroit Port-Arthur. Mais Port-Arthur fut pris. Les grévistes ayant quitté leurs bords pour se rendre à une réunion, les soldats du génie profitèrent de l'absence des propriétaires des péniches pour ouvrir une brèche parmi elles. Le petit port fluvial de Férin sur la Sensée, près de Douai, était décoré du nom pompeux de Vladivostock ; c'était une autre place forte de la grève.

» Toute la batellerie qui approvisionnait Paris, par le canal de Saint-Quentin, de houille, de grains, de sucre, de phosphates, de matériaux de construction fut immobilisée ».

Là, comme à Dunkerque, il y eut des essais de blocus, le procédé était toujours le même. Dès qu'un

(1) Ouvrage déjà cité.

bateau non-gréviste se présentait, deux ou trois péniches opéraient un mouvement tournant afin d'occuper toute la largeur du bassin. La gendarmerie, la troupe arrivaient et étaient obligées, le plus souvent, de capituler. A Férin, ne pouvant se rendre maîtresses de la place, les autorités militaires résolurent de prendre les grévistes par la famine. Elles portèrent un cordon de troupes sur les rives, empêchant le ravitaillement de cette forteresse improvisée. Tous les fournisseurs : boulangers, bouchers, etc..., étaient impitoyablement écartés. Les bateliers les plus hardis, à l'aide de leurs canots, tout en se faufilant dans la longue suite des bateaux, arrivèrent à dépasser la ligne des assiégeants et à ravitailler, tant bien que mal, leurs frères mariniers.

D'autre part, le *Journal de la Navigation* du 29 octobre 1904 disait : « Le mouvement de la batellerie est virtuellement arrêté sur les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais. Les bateaux chargés circulent toujours peu nombreux et lentement, mais les bateaux vides sont dans l'impossibilité d'accéder aux rivages des mines. Non pas que la batellerie fasse grève, il s'en faut de beaucoup. C'est toujours une minorité qui en impose à une majorité par la violence et les menaces. Des blocus arrêtent les bateaux qui voudraient passer. La gendarmerie est impuissante à les protéger et les mariniers ne tiennent pas autrement à cette protection compromettante.

» La force publique les protégeant pendant le jour, les dénonce à la vengeance des grévistes pendant la nuit. Il est si facile de se glisser dans un bachot et de venir faire des trous de vrille dans le bateau. L'eau entre sans qu'on s'en aperçoive et, au matin, la péniche

serait bien compromise. Et puis, les gendarmes partis, gare au retour offensif des grévistes !

» Les contre-maîtres, d'ailleurs, n'ont rien à perdre à la grève, puisqu'ils touchent des mensualités.

» Par contre, la Compagnie du Nord en profite. Elle a mobilisé cinq mille trois cents wagons éparpillés sur toutes ses lignes et consacré tout ce matériel au service des mines. »

D'autre part, quand on se rendait aux réunions organisées par M. Chavonin, on organisait de superbes cortèges : drapeau syndical (1) en tête, une musique improvisée jouait ses airs les plus entraînants ; les femmes (2) revêtues d'une écharpe aux couleurs du Groupement chantaient dans les rues de Douai la *Marseillaise*, l'*Internationale des Mariniers* et autres chants de circonstance composés par des bateliers sur des airs populaires.

Dans ces assemblées, quelques ténors socialistes, des députés de la région, prêtaient leur voix mélodramatique et exposaient à ces bateliers, patrons propriétaires de bateaux, les souffrances du prolétariat si voisines des leurs. Ils les engageaient à persévérer dans leur union syndicale et à refuser le travail aux affréteurs.

Le *Réveil du Nord* (3) du 8 novembre 1904 annonçait l'organisation au Bassin-Rond d'un gigantesque phalanstère. Tout s'y ferait en commun. On préparerait les repas ensemble pour diminuer les frais généraux et pour

(1) Les chavonistes adoptèrent les couleurs bleu et rouge de la ville de Paris.

(2) Jamais, à part dans les grands mouvements comme celui de 1789, on n'a vu les femmes, ces anges du foyer, manifester avec autant d'ardeur et de conviction. « *Pénichien* du 16 déc. 1904 ».

(3) Journal socialiste de Lille.

établir la véritable égalité toujours nécessaire au succès des mouvements d'émancipation parce qu'elle exclut la jalousie et la défiance qui les divisent.

Les frais communs pèseraient plus lourdement sur les célibataires, les ménages sans enfant, pour aller en s'atténuant à mesure que les charges de famille augmenteraient. Les mânes de Fourrier ont dû tressaillir d'allégresse. Mais ce ne fut qu'un rêve.

Si tout en France finit par des chansons, les mariniers désiraient une autre solution : car cette grève ne pouvait se prolonger sans accumuler des ruines et plonger dans la misère un grand nombre de familles batelières. M. Chavonin le comprit. Il fallait en finir ; mais avec qui discuter les bases de l'accord à intervenir ?

M. Chavonin commença par élaborer avec son Comité directeur le texte des revendications des mariniers. Il les soumit à l'assemblée générale du Syndicat, qui les approuva. Il les transmit ensuite à la Chambre de Commerce de Douai.

La Chambre de Commerce de Douai, après examen, demanda des modifications sur certains points et se déclara finalement incompétente.

Devant ce refus signifié un peu tard, M. Chavonin fit appel à la médiation de M. Vincent, préfet du Nord. Et après quelques pourparlers engagés par ce dernier avec M. Wauthy, président de la Chambre de Commerce, avec les affréteurs de Douai et M. Chavonin, il y eut une réunion de tous les intéressés, *le* 19 *octobre, et il en sortit le compromis suivant :*

« 1° Le maximum de la commission pour le fret Lens-Paris-La Villette et environs est fixé à 30 francs. Pour les autres voyages, la question reste en suspens,

les courtiers de fret désirant que le prix reste soumis à la loi de l'offre et de la demande, les mariniers désirant que le taux de la commission soit limité à un maximum ;

» 2° Pas de mise à l'index. Les courtiers de fret s'engagent à ne conserver aucun ressentiment contre les mariniers qui ont pris une part plus ou moins active au mouvement gréviste et à confier des voyages à n'importe quel marinier, en ne tenant compte pour signer le marché de fret d'aucune considération se rapportant à la grève actuelle ;

» 3° Dans le but de faire cesser, sans désordre, l'encombrement actuel des canaux et d'éviter les abus résultant d'une concurrence excessive pour la reprise du travail, il est convenu que, parmi les mariniers qui se sont mis en tour, au syndicat, les courtiers de fret s'engagent à observer l'ordre d'inscription des mariniers sur les registres de mise en tour du syndicat, registres qui comprendraient les bateaux stationnés jusques et y compris le « Bassin-Rond ».

» Par les soins de M. le Préfet du Nord, la liste des mariniers inscrits pour la mise en tour, arrêtée le lendemain de la reprise du travail, sera publiée et communiquée aux courtiers de fret.

» Cette disposition est transitoire et cessera son effet quand cessera l'encombrement de la grève actuelle.

» Par la suite, le syndicat continuera, s'il le désire, à tenir un registre de mise en tour ; mais, ni le commerce, ni les courtiers de fret ne seront tenus d'observer l'ordre de ces inscriptions. L'encombrement sera considéré comme ayant cessé quand la liste ci-dessus aura été épuisée ;

» 4° Les mariniers renoncent à imposer un prix mini-

mum de fret. Il appartiendra à l'intelligence et à l'activité du Syndicat de faire en sorte que le prix du fret reste suffisamment rémunérateur ;

» 5° Le Préfet du Nord offre de faire auprès de toutes les Compagnies du Nord et du Pas-de-Calais les démarches nécessaires, en vue de réduire, s'il est possible, à quinze jours les délais de chargement des bateaux affrétés ;

» 6° Dans le but de régulariser le marché du fret, la Chambre de Commerce de Douai s'occupera d'organiser une bourse constatant officiellement le cours du fret. »

La fin de la grève fut votée le 20 novembre et la reprise du travail effectuée le 23. Il y a donc eu, pour Douai, 54 jours de grève.

Que penser de cette sentence arbitrale ? Comme le dit M. de Seilhac, c'était un « compromis bâtard, une paix boiteuse qui ne portait pas sur les véritables revendications des mariniers ».

L'affréteur ne devait percevoir qu'une commission de 30 francs ; or, dès le 3 décembre de la même année, *le Pénichien* écrivait : « Pour tous, la commission est de beaucoup supérieure aux 2 % fixés par la convention préfectorale. Elle atteint 7 et 8 % et, de l'aveu unanime, tout est à recommencer. »

La mise en tour n'était qu'une mesure provisoire et ne devait servir qu'à faciliter la reprise du travail en mettant fin à l'encombrement occasionné par l'arrêt des péniches. Rien n'était donc changé, l'anarchie devait continuer sur les marchés de Douai, de Lille et de Valenciennes, sans organisation aucune, sans remède. Evidemment, jamais les affréteurs n'auraient consenti à confier leurs affrétements au service d'affrétement du

Syndicat ; mais n'aurait-on pu fonder un bureau de tour, comme à Dunkerque.?

La mise en pratique de cette institution était difficile. Dunkerque est une impasse aboutissant à la mer et les bélandres s'adressent tous à la même clientèle : les navires à décharger. Au contraire, sur les marchés d'affrétement de l'intérieur des terres, la clientèle varie à l'infini. Dunkerque est une tête de ligne et les mariniers qui viennent s'y affréter y sont tous en stationnement.

Au contraire, pour Douai, qui n'est qu'un simple passage, pour Lille, Valenciennes, Denain, ils arrivent de tous les côtés, laissant parfois leur péniche bien loin. Comment alors contrôler si le bateau est vide ? peut-être est-il encore en déchargement ou seulement en route pour le retour, ou bien est-il confié par son propriétaire à un de ses enfants ou à un aide de circonstance, alors que le patron part en toute hâte se faire inscrire pour passer avant les camarades moins habiles ! Il y aurait des passe-droit. Aussi ne voyons-nous pas de solution de ce côté.

Nous parlerons plus loin de la Bourse de fret dont il est question dans l'article 6 du compromis et des efforts faits par M. Chavonin pour l'établir.

Que penser d'une grève de mariniers et surtout de celle de 1904 ?

Pour qu'une grève de mariniers réussise complètement et donne des résultats durables, il faut, à notre avis, la réunion de deux conditions indispensables : d'abord la cessation absolue du travail chez les transporteurs par eau, et d'autre part l'impossibilité pour ceux dont les marchandises sont à transporter de trouver ailleurs un mode de transport qui puisse rendre le même service.

La première condition a été réalisée en 1904, la navigation était à peu de chose près arrêtée sur la ligne du Nord vers Paris et encore les Compagnies de navigation transportaient activement.

Au contraire, la puissante Compagnie des chemins de fer du Nord offrait à l'industrie ses locomotives et ses wagons, pouvant transporter les commandes les plus urgentes. C'était donc faire le jeu de cette Compagnie que de refuser le travail.

M. Chavonin s'en est défendu en disant qu'entre les 5,50 réclamés par la batellerie et les 6,80 exigés par la Compagnie du Nord pour un transport de Lens-Paris (La Chapelle), l'écart était encore trop grand pour qu'on ne donnât pas la préférence à la voie navigable (1). C'est possible, mais qu'on réfléchisse qu'avec ses 6,80 le commerce et l'industrie trouvent des avantages de rapidité, de régularité que ne donne pas la batellerie, et que l'unique motif qui les pousse à s'adresser à la marine fluviale c'est le bon marché. Sans doute, le matériel des Compagnies de chemins de fer n'est pas encore suffisant pour satisfaire à toutes les demandes de transport et la batellerie aura encore longtemps sa belle part. Mais les wagons de 40 tonnes augmentent et la grève dans l'avenir peut devenir un moyen dangereux. Il est certain que cette grève a vivement indisposé le commerce. C'était l'affréteur qu'on voulait abattre, mais en fait qui en a subi le coup le plus direct : c'est le

(1) *Pénichien* du 13 septembre 1904 : Le batelier sait très bien que les marchandises qu'il transporte sont des marchandises de première nécessité qui ne peuvent être élevées de prix... Plus le fret sera bas, plus il travaillera. Plus il sera haut, moins il transportera. Les voies ferrées seront toujours un mobile de concurrence tenant l'équilibre du transport.

commerce et l'industrie. L'intermédiaire n'a été privé que de sa commission, tandis que les premiers ont subi de longs retards dans l'arrivée de leurs marchandises, ce qui a pu leur causer un préjudice énorme.

Qu'après cette grève le commerce et l'industrie n'aient pas confié leurs affrétements à M. Chavonin on le comprend aisément. Ce dernier était d'autant moins excusable de soulever cette tempête d'indignation dont la batellerie se ressent encore aujourd'hui, qu'il avait la prétention de traiter directement avec eux (1). Il aurait voulu échouer qu'il n'eût pas mieux réussi. En usant de patience, car on ne change pas un système d'affrétement du jour au lendemain, en usant de modération, en ne se mettant pas à la remorque d'hommes politiques et des journaux les plus avancés (2) de la région, il avait des chances de succès.

Pour obtenir la réalisation des revendications légitimes « il n'était nullement besoin d'une grève, écrit M. de Seilhac. Il suffisait d'une entente entre les mariniers.

» Néanmoins, dans ce cas spécial, où les ouvriers se trouvaient éloignés les uns des autres, sans relation et

(1) Dans le *Pénichien*, M. Chavonin explique ainsi son échec : Si l'on n'est pas arrivé à établir une organisation sauvegardant les intérêts légitimes de chacun, c'est parce que le commerce a cru que les mariniers rêvaient un monopole contre lequel ils auraient été totalement désarmés. D'un autre côté, consentir une modification quelconque dans l'affrétement actuel, c'était sacrifier de gaieté de cœur la ristourne que les affréteurs adressent aux commerçants et à leurs employés ; c'était supprimer un procédé assez immoral en soi, mais à la conservation duquel de nombreuses personnes sont intéressées.

(2) *Pénichien* du 21 septembre 1904 : « C'est uniquement dans la presse républicaine et socialiste que nous avons trouvé des amis disposés à nous offrir leur concours. Eux seuls ont compris que notre œuvre avait une grande analogie avec la leur ; que dans l'un et l'autre cas, il s'agissait de l'émancipation des petits et de l'écrasement des oppresseurs. »

sans lien, renfermés dans leur simple égoïsme, et se combattant même sous l'inspiration d'une âpre pensée de concurrence, la grève eut un résultat, celui de rapprocher, pour quelques jours, ces inconnus, de les forcer à l'action et à la réflexion et de les introduire de force dans le nouveau groupement. M. Chavonin, qui, depuis longtemps, essayait de réunir ces éléments épars, ne vit probablement que ce seul moyen de les grouper et de les forcer à combattre. Les grèves de 1904 ne peuvent avoir que cette explication ».

Section III

Le Groupement Chavonin après la grève

La grève terminée, M. Chavonin continua, pendant trois ans, à lutter avec un réel courage, contre les abus dont souffrait la batellerie. Il était venu à la marine fluviale sans plan bien arrêté. Il a eu beaucoup d'idées et d'aucunes sont excellentes. Mais il les donne, dans son journal, sans trop savoir si elles sont pratiques ou non. De là, parfois, un manque d'unité et les contradictions que l'on rencontre chez lui.

Dans cet imbroglio quelques points de vue toutefois surnagent. Ce sont ceux-là que nous nous efforcerons de mettre en lumière.

M. Chavonin : 1° A essayé de faire l'éducation corporative du marinier ; 2° d'organiser le marché du fret ; 3° a créé un contentieux pour défendre les intérêts du marinier ; 4° a lutté pour l'affranchissement du batelier et entravé sa prolétarisation ; 5° a favorisé,

sous l'égide du Syndicat, diverses organisations susceptibles d'améliorer son sort.

1° M. Chavonin se fit l'*apôtre de l'idée syndicale.* Il insista continuellement sur les dangers de l'individualisme, de l'état d'émiettement, de division dans lequel les mariniers se trouvaient avant son arrivée, et sur la nécessité, pour les bateliers, de se grouper en une forte organisation syndicale, de travailler un peu les uns pour les autres, d'être fidèle à leur belle devise : « Un pour tous ; tous pour un », (c'était celle du Syndicat).

Il opposait à l'anarchie batelière, la puissance des organisations ouvrières qui, par leur union, étaient arrivées à améliorer leur condition, à relever leur salaire. Il les suppliait de les imiter et, pour fortifier son argumentation, dès que la G. G. B. avait obtenu un résultat quelconque apparent ou réel, un fret plus rémunérateur, il leur démontrait, alors, avec des faits à l'appui, l'excellence de la vie corporative sur l'isolement individuel.

Il arriva à constituer un groupement batelier extrêmement nombreux, qui a atteint, comme adhérents, le chiffre de 3.558 en juillet 1905, de 5.870 en juillet 1906, et plus de 6.000 au moment où le groupement arrive à son apogée (1).

Ce succès, M. Chavonin le devait à ses qualités d'entraîneur remarquable. Causant avec les mariniers sur le ton de la plus douce familiarité toute empreinte de bonhomie, très affable avec tous, le sourire toujours sur les lèvres, très avenant, il était, pour tous, un ami, bien plus qu'un président. En réunion publique, à

(1) Bien des bateliers parlent de 10.000, mais ces chiffres sont exagérés.

laquelle quelques discoureurs socialistes prêtaient l'appui de leur parole, c'était, au contraire, le tribun qui apparaissait, fustigeant les exploiteurs avec une force, une énergie, une indignation qui allait jusqu'à la colère, révélant le péril que courait la batellerie, montrant l'abîme sous leurs pieds, et la planche de salut qui n'était autre que son Syndicat. Loquace, emphatique, sonore, il devait impressionner fortement ces gens peu habitués aux périodes dithyrambiques.

Il flatta surtout les marinières. Il n'eut pas assez d'expressions aimables à leur adresse. Il avait compris que gagner les femmes de bateliers à sa cause, c'était la moitié du succès. Elles n'empêcheraient pas leur mari d'assister aux réunions syndicales. Plus impressionnables, elles ranimeraient leur tiédeur. Et M. Chavonin ne craignit pas de dire que c'était les femmes marinières, « ces anges, ces gardiennes du foyer » qui avaient fait le succès du G. G. B. On rencontre souvent, dans son journal, de ces phrases flatteuses à leur adresse : « Et comme une lionne défend ses petits, vous exaltez dans l'âme de vos époux, dans le cœur de vos enfants chéris, l'amour de la solidarité ».

M. Chavonin voulut donner, à son Syndicat, toutes les apparences de la force, de la puissance. Il organisa des fêtes splendides, des cortèges grandioses, des banquets qui devaient forcément impressionner ces primitifs peu habitués à tant de faste et de pompe. C'était la proclamation d'une ère nouvelle toute de fraternité, mais bien plus apparente que réelle.

Les mariniers ont reproché à M. Chavonin d'avoir provoqué des adhésions un peu par force. Les non-syndiqués étaient l'objet, de la part des affiliés au

G. G. B., de procédés malhonnêtes. Pendant la nuit, on badigeonnait les bateaux des premiers « au ripolin ou au goudron ». On faisait des trous dans la péniche au point de compromettre toute une cargaison. De cette façon, on introduisait, dans le Syndicat, par intimidation et par peur, ceux qui n'étaient pas convaincus des bienfaits de l'idée syndicale ; ou bien, dans les cabarets, on arrachait l'adhésion des hésitants après leur avoir servi toutes sortes de menaces, foulant aux pieds la liberté syndicale proclamée par la loi de 1884 (1). Nous ne croyons pas que M. Chavonin ait encouragé ces moyens brutaux ; en tout cas il ne les a pas blâmés assez vigoureusement.

Le président du G. G. B. voulait un Syndicat puissant, mais n'en voulait qu'un. Il attaqua de toutes façons l'Alliance batelière. Il essaya aussi de démolir le Syndicat de la Batellerie en suscitant le procès des quatre-vingt-quatre, dont nous parlons plus loin en étudiant la coopérative de Remorquage Masy.

Son Syndicat fut soutenu, nous l'avons déjà dit, par les hommes politiques les plus avancés de la région du Nord (2). Lui-même saluait, dans son journal, la grande victoire socialiste remportée aux élections législatives de 1906. Il célébra, à Lens, la fête du 1er Mai et demanda aux mariniers de suspendre la navigation ce jour-là pour marquer les liens de solidarité

(1) M. Chavonin disait, en 1905, aux bateliers : « Adhérez tout de suite au Syndicat; si vous ne le faites pas pour telle date, au lieu de payer 20 francs de cotisation, vous paierez double. »

(2) Ces idées avancées valurent, en 1906, un refus d'audience sollicitée par M. Chavonin pour offrir à M. Loubet, le « Premier Mutualiste de France », quittant la présidence de la République, un objet d'art acheté par les bateliers du G. G. B.

existant entre le prolétariat ouvrier et le petit patronat batelier.

2°. — *Tentatives d'organisation du marché du fret.*

N'ayant pas réussi à supprimer l'intermédiaire-affréteur, M. Chavonin n'en continua pas moins une lutte ouverte contre eux. Il demanda aux mariniers de ne pas leur payer une commission supérieure aux 30 francs. Il dénonça leurs agissements, les conventions draconiennes qu'ils imposaient (1) et élabora un type de convention et une lettre de voiture avec des délais de chargement et de déchargement invariables, leur demandant de l'imposer aux courtiers de fret, au commerce et à l'industrie. Il montra aux bateliers qu'ils étaient maîtres de leurs bateaux et de leurs transports, et qu'en conséquence étant des entrepreneurs de transport par eau, ils devaient, comme tout transporteur (le chemin de fer et le voiturier), imposer leurs conditions et non en subir. Il essaya de redresser ce vieil errement que l'affréteur est tout et le batelier rien. Le marinier est trop bon sire pour l'avoir compris. Il a toujours accepté, il n'a jamais su imposer sa volonté, malgré les objurgations de M. Chavonin.

Le G. G. B. chercha à maintenir le fret à un taux rémunérateur. Pour y arriver, le groupement eut un bureau régional dans les grands centres d'affrétement. L'employé qui le dirigeait réunissait les mariniers avant le marché, fixait le cours du fret d'après les instructions qu'il recevait de la direction du groupement et surveillait l'affrétement. Les mariniers n'osaient plus traiter

(1) Tout ce que nous avons exposé sur les forfaitaires, les conventions d'affrétement, a trouvé un écho dans son journal et dans ses conférences.

à un taux inférieur. Ceux qui le faisaient étaient dénoncés dans *le Pénichien* et parfois rayés du Syndicat. La direction édicta également toute une échelle d'amendes de 5 à 50 francs contre les défaillants, mais cette mesure ne fut pas appliquée et resta à l'état de simple menace (1).

Pendant près de trois ans, M. Chavonin arriva à relever et à maintenir le fret à 5,25, 5,50, 6 francs, 6,25, 6,50. Il atteint même en octobre 1906 7 francs. Mais cette haute rémunération coïncida avec une ère de prospérité commerciale, telle que les mines du Nord et du Pas-de-Calais n'arrivaient pas à satisfaire leur clientèle (2). Néanmoins, par la résistance qu'il opposa à la baisse et l'entente qu'il fit régner chez les mariniers pour ne pas traiter à moins de tel fret, il y contribua aussi fortement.

Il essaya aussi de relever les frets de retour vers le Nord, qui étaient extrêmement bas, tant ceux de la Meurthe-et-Moselle, de la Meurthe, que ceux de Paris.

(1) Des pénalités étaient aussi infligées contre ceux qui traitaient en dehors des marchés, soit en cours de route, soit dans les bureaux de l'affréteur; contre ceux qui trompaient leurs camarades en leur montrant une fausse convention, alors qu'ils avaient en poche une autre, très dure, annulant la première et devant régir le voyage.

(2) Les Compagnies houillères ne purent satisfaire leur clientèle,

Le	8	octobre	1906,	que pour 70 %	de la demande ;
	9	—	—	60 %	—
	10	—	—	50 %	—
	11	—	—	40 %	—
	12	—	—	50 %	—
	13	—	—	50 %	—
	14	—	—	50 %	—
	15	—	—	60 %	—
	16	—	—	50 %	—
	17	—	—	40 %	—

par suite du manque de matériel de transport.

Il organisa le marché du fret en Belgique. Maintenir le taux du fret sur les marchés du Nord était impossible car il n'y avait pas correspondance proportionnée à la longueur du parcours entre le prix d'un voyage de Lens à Paris et de ceux de Charleroi à Paris ou Liége à Paris. Une hausse en France n'ayant pas sa répercussion en Belgique aurait amené un afflux considérable de bateliers belges en France. M. Chavonin le comprit et créa une commission administrative belge avec des bureaux régionaux à Charleroi, Liége et Anvers. Là aussi commença une campagne acharnée pour le maintien du fret et sa fixation à un taux en rapport avec celui du marché français (1).

Si M. Chavonin voulut un fret suffisant pour les bateliers, il les mit en garde contre les frets excessifs. « Si nous nous contentons, écrivait-il dans le *Pénichien* du 24 juin 1906, de revendiquer exclusivement des augmentations de fret, nous ne tarderons pas à retourner insensiblement à la situation inquiétante dans laquelle nous nous débattions autrefois. L'augmentation indéfinie du fret aurait pour conséquence une diminution du trafic de la batellerie,qui verrait son tonnage emporté peu à peu par son redoutable concurrent, le chemin de fer ».

Aux termes de l'article 6 de la convention préfectorale « dans le but de régulariser le marché du fret, la Chambre de commerce de Douai (devait) organiser une bourse constatant officiellement le cours du fret ».

M. Chavonin entama, à plusieurs reprises, des négociations avec la Chambre de commerce de Douai

(1) Pour Lens-Paris, on a l'habitude de tabler sur le fret Charleroi-Paris, qu'on diminue de 2 francs.

pour faire aboutir cette réforme. Voici comment il la comprenait :

Les affréteurs, limités en nombre, auraient été assermentés et rendus responsables. Ils n'auraient pu faire leurs affrétements qu'en Bourse et toutes leurs opérations auraient été consignées sur des registres authentiques. Leur commission aurait été de 2 % avec minimum de dix francs. Des courtiers non assermentés pouvaient toujours servir d'intermédiaires entre une maison de commission et la batellerie, mais à la condition cependant d'être les employés appointés de cette maison et de ne percevoir aucune commission pour l'opération qu'ils auraient faite. Une chambre de discipline aurait un droit de contrôle sur toutes les opérations afin d'en assurer la parfaite sincérité. Un bureau de tour aurait réparti les voyages suivant l'ordre d'arrivée des bateliers, on aurait tenu compte des dates d'arrivée des mariniers dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, dates constatées par un bulletin délivré à certaines écluses et dans les lieux de déchargement.

Le cours du fret aurait été fixé avant chaque marché par la réunion des affréteurs et des mariniers et aurait été basé mathématiquement sur le nombre de voyages proposés par les courtiers fluviaux et le nombre de bateliers présents.

Cette institution aurait pu donner d'excellents résultats mais elle fut combattue par tous les affréteurs de la région du Nord. C'était la disparition du plus grand nombre et une surveillance très active exercée sur les opérations faites par ceux qui auraient été maintenus. Du reste, M. Chavonin voyant le peu de chance de faire aboutir son projet l'abandonna.

3° *Contentieux.* — Les statuts du Syndicat prévoyaient la création d'un service de contentieux devant prendre en mains la défense du marinier. Il fut définitivement installé à l'assemblée générale du 2 juillet 1905. Me Thomas, avocat à Paris, en était le titulaire, et était payé de ses bons offices par un prélèvement de 4 francs 20 sur la cotisation annuelle de chaque syndiqué. Les mariniers affiliés au G. G. B. recevaient gratuitement tous les conseils nécessaires pour vider les difficultés qu'ils pouvaient avoir tant avec l'expéditeur que le destinataire par la voie du *Pénichien* qui les publiait. Les frais judiciaires étaient à la charge du groupement.

Les bateliers, heureux de profiter de la gratuité, se montrèrent quelque peu intransigeants et intraitables. Dès qu'un commerçant refusait de s'arranger, une action était intentée ; c'était instance sur instance, si bien que le contentieux du Syndicat eut à s'occuper de 2.500 affaires en moins d'un an. Il essaya d'en arranger un grand nombre, en défendit un plus grand nombre encore devant les tribunaux, non sans susciter de vives protestations de la part des commerçants et industriels peu habitués à tant de résistance.

Pendant quelque temps tout sembla aller pour le mieux. M. Chavonin vantait les services rendus par Me Thomas, si dévoué aux mariniers. Peu à peu, on s'aperçut du manque de délicatesse de l'avocat-conseil. Ce dernier conservait indûment les fonds qu'il était chargé de toucher pour les bateliers syndiqués. M. Chavonin dut le révoquer pour abus de confiance en septembre 1906 et déposa une plainte entre les mains du parquet de la Seine. Me Thomas fut condamné à une

année d'emprisonnement et à 25 francs d'amende, par jugement du 6 décembre 1907 rendu par la huitième chambre correctionnelle du Tribunal de première instance du département de la Seine.

M. Chavonin essaya d'atténuer, auprès des mariniers, le mauvais effet que produisit cette déplorable affaire, en désavouant les procédés de Thomas et en s'engageant à payer les sommes qu'il avait dilapidées, soit vingt-cinq mille francs environ. Il réorganisa le service du contentieux. Il y eut un conseil juridique central composé de quatre avocats et des conseils juridiques régionaux comprenant sept autres défenseurs. Toutes les pièces, au lieu d'aller directement au contentieux, devaient être adressées à la direction qui, de cette façon, exerçait un droit de contrôle et pouvait se rendre compte de toutes les affaires.

4° M. Chavonin s'est efforcé de lutter *pour l'affranchissement du marinier.*

Nous avons vu tous les efforts tentés par M. Chavonin pour arriver à la suppression radicale de l'affréteur, ses essais pour mettre un peu d'ordre sur le marché d'affrétement par l'installation d'une Bourse de fret et aussi ses démarches pressantes auprès des mariniers pour leur assurer une rémunération suffisante. Le fret s'est maintenu, grâce à l'entente syndicale, favorisé en 1906 par une forte poussée commerciale, et a atteint un chiffre très élevé. Cette hausse progressive du fret devait augmenter le transit de chemin de fer et, surtout, le chiffre d'affaires des Compagnies de transport par eau.

Nous connaissons la manière de procéder de ces Compagnies fluviales qui, dans le seul but d'avoir un matériel à bon marché, louent ou affrètent la péniche

et le travail du « marinier gêné » pour plusieurs années, moyennant une rémunération annuelle de 2.800 à 3.000 francs. Le marinier perd son indépendance, mais, par contre, il est assuré d'avoir, à la fin de l'année, un salaire fixe, à l'abri de tous risques.

Les Compagnies ont un intérêt évident à faire faire au bateau le plus de voyages possible ; aussi la péniche s'use-t-elle très vite et exige, par suite des voyages réitérés, des réparations fréquentes auxquelles le marinier avec son salaire annuel ne peut subvenir. Les Compagnies lui font des avances d'argent, et s'il n'arrive pas à rembourser, son bateau servant de garantie devient bien vite la proie de la Compagnie prêteuse.

D'autre part, ces Compagnies font des forfaits avec le commerce à des taux généralement inférieurs au cours du marché. Ils s'en récupèrent par le nombre de voyages qu'ils arrivent à imposer au marinier signataire, et aussi grâce à la réduction des frais de traction que les sociétés de remorquage leur font pour obtenir leur clientèle.

En outre, les Guêpes et les Remorqueurs fluviaux, deux sociétés de remorquage qui, avant le premier juin 1906, se concurrençaient, fusionnèrent à cette époque. Ils devaient, paraît-il, au dire de M. Chavonin, créer une vaste société de transports par eau.

Une autre Société anonyme, fondée en décembre 1905 sous la dénomination de l'Escaut, Compagnie française de transports par eau des houilles du Nord et du Pas-de-Calais, au capital de 150.000 francs, devait faire les transports à l'aide de bateaux loués et affiliés pour son compte ; « loués ou affrétés », dit M. Chavonin, car « acheter des bateaux ce serait immobiliser un capital

considérable qui ne rapporterait qu'un intérêt médiocre. Avec 150.000 francs, elle ne peut acheter qu'une quinzaine de bateaux ».

Aussi, disait-il aux mariniers, devant ces tentatives des Compagnies de transport, « pour concurrencer la batellerie libre » : « Si vous voulez garder votre instrument de travail, éviter votre prolétarisation, de patrons ne pas devenir des contre-maîtres salariés, empêcher l'accaparement, le trust qu'essayent de réaliser les grandes Compagnies de transport, refusez-leur la location et l'affrétement de vos bateaux. » Et il était bon de le dire aux mariniers.

Tout cela c'était la lutte défensive, M. Chavonin ne s'en tint pas là. Il lança dans le monde de la marine fluviale l'idée d'une société de remorquage formée entre bateliers, de façon à permettre à ces derniers de lutter sur un pied d'égalité avec les tarifs au rabais que les Sociétés de Touage et de Remorquage existantes (sauf la Société Masy) et les Compagnies de traction électrique faisaient aux grosses Compagnies de transport. Cette société fut créée, elle prit nom « La Pénichienne » ; nous la retrouverons plus loin.

Peu de temps après, il formait un plan grandiose, celui d'organiser son groupement en une immense société de transport, qui aurait compris le chiffre énorme de 6.000 bateaux.

« La batellerie, écrivait-il dans le numéro du *Pénichien* du 5 août 1906, doit réduire son fret. Elle se formera en une société de transports. Elle traitera à forfait pour un laps de temps déterminé et avec un fret immuable. Travaillant dans des conditions d'économie bien supérieures à celles des Compagnies de transport

existantes, elle livrera mathématiquement une marchandise impeccable et honnêtement surveillée. Elle favorisera le commerce et l'industrie de toutes ses forces et fera au chemin de fer une concurrence acharnée (1). »

En même temps, il organisait un referendum parmi les syndiqués sur l'opportunité d'une semblable création et posait dans son *Pénichien* toute une série de questions sur la façon dont fonctionnerait et serait comprise la nouvelle société. Quelques solutions très intéressantes furent publiées par les chavonistes les plus ardents ; la masse de la batellerie s'en désintéressa.

M. Chavonin en parla pendant plus d'un an. Une assemblée générale devait élaborer des statuts ; nous ignorons si elle a eu lieu et quels résultats elle a pu donner. En juillet 1909, l'Étoile de M. Chavonin commençait à pâlir ; et malgré son insistance, l'idée resta dans la pensée du maître et de quelques-uns de ses admirateurs.

En cas de formation de cette société, M. Chavonin aurait-il réussi à la faire fonctionner ? Nous ne le croyons pas. Les affréteurs n'auraient pas voulu traiter avec lui ; le commerce et l'industrie avaient trop le souvenir de la grève de 1904 pour se prêter à ce projet.

Nous ne pensons pas, d'autre part, qu'une immense société formée entre pénichiens ait des chances sérieuses d'aboutir. Elle aurait présenté des difficultés d'orga-

(1) M. Chavonin, à l'appui de ses pronostics de succès, invoquait les raisons suivantes : Dans cette société, *a)* le bénéfice irait entièrement aux bateliers, car il n'y aurait pas d'actionnaires ; *b)* pas de contre-maîtres à payer, puisque les mariniers auraient conduit leur péniche eux-mêmes ; *c)* le capital d'installation était tout trouvé, car les mariniers entraient dans la société avec leurs bateaux ; *d)* chaque marinier avait un intérêt direct au succès de l'entreprise.

nisation incroyables. Nous avons plus de confiance dans la petite coopérative de transport formée entre cent ou cent cinquante bateliers, dont le type actuel se rencontre dans la Société Wattiau, Fernez et Bernard, que nous étudions plus loin.

5° *Œuvres annexes* que le syndicat a ou aurait voulu fonder.

a) Un batelier, dans le premier numéro du *Pénichien*, lança l'idée d'une coopérative de construction de bateaux qui ne fut jamais organisée.

b) Vers la fin de sa présidence, M. Chavonin parla à maintes reprises de la fondation d'une société d'assurances mutuelles qui serait venue s'adjoindre à celles existantes, non pas pour les combattre, mais pour les suppléer et englober tous les mariniers du Groupement assurés jusque-là aux Compagnies à prime fixe. Cette idée ne reçut pas d'application.

c) Sous l'égide du syndicat fonctionna une œuvre intéressante : La Vigie ou société des sauveteurs secouristes de la batellerie. Elle avait à sa tête un docteur, M. Charvet, et avait pour but d'établir sur le passage des bateaux des postes médicaux assez rapprochés les uns des autres pour que le médecin puisse répondre efficacement et rapidement à l'appel du malade. Elle donnait droit à une remise sur les médicaments pharmaceutiques à tous ceux qui y adhéraient. Cette société s'assurait en outre le concours de quelques spécialistes qui auraient fait toutes les opérations à des prix très modérés.

La cotisation individuelle était de 3 francs, et, dès qu'une famille comptait plus de quatre enfants, les autres, à partir du cinquième, ne payaient plus.

Certains bateliers munis d'un manuel pour les premiers soins à donner aux malades et jugés dignes de remplir cette tâche portaient sur leur bateau un emblème permettant de les reconnaître.

Ils devaient également secourir les mariniers en cas d'incendie ou d'avarie survenu à leur bateau. Cette société a pu rendre quelques services, ainsi que l'atteste le *Pénichien*, mais n'eut jamais une bien grande vitalité.

d) Coopératives de consommation. — M. Chavonin favorisa également le long des rives l'établissement de coopératives d'épiceries, merceries, de maisons de vente d'agrès, de cordages nécessaires à la navigation où le marinier jouissait d'un prix de faveur.

Section IV^me^

Chute de M. Chavonin

M. Chavonin avait voulu, nous l'avons constaté, faire un groupement unique comprenant toute la batellerie. Par suite de l'exaltation qu'il avait suscitée parmi ses plus chauds partisans, ces derniers forcèrent un grand nombre de mariniers à adhérer au syndicat. Ceux-ci, cédant à la contrainte, payaient une première fois leur cotisation et s'en abstenaient par la suite. 3.500 membres étaient dans ce cas en janvier 1907 et, au mois d'avril de la même année, il restait encore 1.400 retardataires. Pourtant cet argent était nécessaire, car M. Chavonin avait organisé tout un système de sections et de bureaux régionaux (1), dont les employés

(1) A Dunkerque, Douai, Lille, Denain, Charleroi, Liége, Nancy, Pont-à-Vendin, Harnes, Bassin-Rond, Courcelles-lez-Lens, Béthune, Lens, Beuvry, La Bassée, Saint-Denis, Chauny, Saint-Quentin, Calais, Janville, Tournai, Antoing.

étaient payés 2 et 3.000 francs par an. Cette pratique donnait de la cohésion au groupement, mais exigeait des dépenses par trop considérables.

D'autre part, il y eut des compétiteurs nombreux pour obtenir les divers emplois du syndicat. C'est à qui aurait été président d'une section ou représentant d'un bureau régional. Un grain d'ambition fit tourner bien des têtes. N'ayant pas satisfaction, nombre de mariniers devinrent des adversaires résolus de M. Chavonin.

L'affaire Thomas eut une répercussion énorme sur l'esprit des bateliers. A la suite de cette malheureuse affaire, onze membres du conseil d'administration donnèrent leur démission. Ils craignaient que leur responsabilité ne fut engagée à raison des malversations de l'avocat-conseil.

Jusque-là, en fidèles admirateurs du « rédempteur » de la batellerie, ils avaient sanctionné aveuglément tous ses actes. Une fois démissionnaires, ils parlèrent ouvertement auprès de leurs camarades de la mauvaise gestion financière du Syndicat. Pour calmer les appréhensions, M. Chavonin pratiqua la politique des économies, supprima les bureaux régionaux et les remplaça par cinq ou six représentants, les uns ambulants chargés de défendre le cours du fret sur plusieurs marchés, et d'autres stationnaires à Dunkerque et à Nancy. Pour calmer les suspicions, il créa une commission de contrôle des finances (1) qui devait prendre l'avis d'un expert comptable assermenté près des tribunaux. Le rapport fourni le 26 juin 1907 par cet expert constata qu'il n'y avait pas un ordre parfait dans la tenue des

(1) Les fonds disponibles devaient être versés au Crédit Lyonnais.

livres, que notamment les dépenses étaient portées en bloc mensuellement et pas assez spécifiées ni toutes justifiées, mais que rien extérieurement ne permettait de parler de fraude.

M. Chavonin et son conseil d'administration avaient eu le tort évident de ne pas rendre de comptes sérieux de la gestion financière du Syndicat à la fin de chaque année syndicale.

Dans le compte-rendu de l'assemblée générale de 1905 il fut déclaré que, par suite du peu de temps dont on disposait, il n'avait pas été possible de faire un état de caisse, mais qu'il serait publié à très bref délai dans le *Pénichien*.

Les adversaires du G. G. B. et, notamment, le *Journal de la Navigation* ne se faisaient pas faute d'exciter la méfiance des mariniers ; il était donc urgent de révéler la véritable situation financière.

Une publication dans le *Pénichien* du mois d'août 1907, annonça un passif de 9.000 francs (1). M. Chavonin en était le principal créancier. On essaya de remédier au manque d'argent en exigeant des bateliers un renouvellement de leur cotisation trois mois avant le commencement de l'année syndicale 1907-1908, et en déclarant qu'elle serait valable pour quinze mois.

Le groupement reçut son coup de grâce dans les poursuites intentées par M. Chavonin contre les retardataires. Le juge de paix du canton ouest de Dunkerque rendit une décision le 4 septembre 1907, dans laquelle il était dit que M. Chavonin n'exerçant

(1) Et encore comptait-on comme actif 28.000 francs de cotisations, dont le recouvrement était plus que douteux par suite de l'illégalité du Syndicat.

pas une profession connexe à celle de batelier, ne pouvait pas faire partie du Groupement et encore moins en être le président ; qu'en outre, les décisions des assemblées générales portant fixation du montant des cotisations n'étaient pas opposables pour cause de nullité, les dites assemblées n'ayant jamais atteint le quorum statutaire de la moitié plus un des adhérents.

Cette décision connue, ce fut alors une débandade générale ; c'est à qui n'aurait pas payé. C'était, en fait, la dissolution du Syndicat. L'organe du groupement, le *Pénichien*, paraît pour la dernière fois le 29 septembre 1907.

Mais, M. Chavonin avait encore assez de partisans pour tenter de reconstituer un nouveau Syndicat sur des bases légales. Le 3 novembre 1907, dans une réunion tenue à Douai, des mariniers décidèrent de faire un nouvel essai, et le 17 novembre les statuts du nouveau Syndicat furent élaborés. Ce fut le second G. G. B. M. Choteau Amé, marinier, demeurant à Aubigny-au-Bac, en fut nommé président. Il était aidé d'un comité directeur. M. Chavonin devait être le secrétaire général et le rédacteur en chef du nouvel organe hebdomadaire, le *Journal du Pénichien.*

M. Chavonin essaya, dans des conférences, de rallier les bateliers autour du nouveau G. G. B., en leur rappelant leur puissance des anciens jours : « Quand ma pensée, écrivait-il, se reporte en arrière et que je revois toutes ces batelières, tous ces bateliers réunis dans une même pensée, je me demande si je ne suis pas le jouet d'un rêve, car je vois encore toutes ces mains levées prêtant serment ; je vois encore toutes

ces bouches ouvertes clamant : « Vive Chavonin ! » ; j'entends tous ces cris d'enthousiasme, tous ces vivats frénétiques, tous ces applaudissements, et, parmi tous ces cris, toute cette joie délirante, je ne vois pas une ombre, pas une contradiction ». Ces appels furent vains.

Que s'était-il donc produit pour provoquer une telle métamorphose ? M. Chavonin avait perdu la confiance des bateliers. Il le comprit. Découragé, il les laissa à leur malheureux sort, abandonnant toute la direction à M. Choteau. Et ainsi disparut (1) de la scène de la batellerie celui que l'on a appelé, ironiquement, « l'empereur éphémère des Bateliers ».

Le G. G. B. N° 2

Voilà donc le Groupement général de la Batellerie (2) reconstitué avec un nouveau président-batelier, M. Choteau. Le nouveau chef s'efforça de reconstituer un Syndicat puissant. Il fit des conférences, voyagea, comme l'avait fait jadis M. Chavonin, de gare d'eau en gare d'eau, sur les marchés d'affrètement pour recueillir des adhésions. Le 24 mai 1908, le comité directeur du G. G. B. fonda un journal professionnel l'*Etoile du Batelier*.

Le fret est, à cette époque, entrèmement bas, 4 fr. 50 Lens-Paris. M. Choteau porte toute son attention de ce côté et, ne se sentant pas assez puissant pour mener à bien cette campagne, il cherche à s'entendre avec les autres associations professionnelles de bateliers : l'Alliance batelière et l'Union syndicale de Dunkerque.

(1) On verra plus loin que ce départ n'est pas définitif.
(2) Siège social à Douai, rue du Gouvernement.

Ces trois Syndicats firent entre eux, au mois d'août 1908, un pacte intersyndical. L'entente portait sur deux points : la défense commune du fret et une promesse réciproque de ne pas se discréditer.

Pour arriver à relever les frets il était convenu que chaque Syndicat nommerait un représentant batelier avec mission de maintenir, sur le marché, le fret à un taux rémunérateur. Mais cette entente, qui devait faire régner l'harmonie entre Syndicats, servit tout simplement de prétexte à des attaques réciproques. On accusa les représentants de chercher à affilier des membres à leur Syndicat respectif. De plus, des mandataires de l'Union syndicale et de l'Alliance batelière finirent par ne plus paraître sur le marché que d'une façon fort intermittente, et cette entente qui aurait pu donner de bons résultats, si elle avait été bien comprise, cessa de régner en novembre 1908.

Du reste, les cours, par suite de la campagne betteravière, étaient remontés à 5 fr. 75 ; mais une fois cette période passée le taux du fret, nullement défendu par les mariniers, baissa progressivement. En avril 1909, il est à 4 fr. 75.

Pour enrayer la baisse, les trois Syndicats tentèrent un essai de réorganisation et demandèrent, aux affréteurs, qu'une commission mixte composée de bateliers et d'affréteurs décidât, avant le marché, le fret à établir. Les courtiers fluviaux accédèrent à cette demande et, de concert, on établit, le 2 avril 1909, à Douai, les bases d'un accord. Cette commission mixte devait être composée de six mariniers (dont trois désignés par les Syndicats existants et trois choisis parmi les non-syndiqués), et de six affréteurs nommés par leurs collègues.

La commission se réunit à Lille, le 7 avril suivant. Malgré la convention conclue, un affréteur soutint qu'il ne devait y avoir, aux réunions de la commission mixte, que des délégués mariniers, et que les Syndicats n'avaient droit à aucune représentation.

Cet incident soulevé, le président des délégués affréteurs proposa de mettre la question aux voix. Le résultat ne pouvait être douteux : les trois délégués non-syndiqués anéantissant les trois voix des syndiqués, il restait les six affréteurs nettement favorables à la proposition d'exclusion des Syndicats. C'était une façon polie de mettre à la porte les représentants de l'Alliance batelière, de l'Union syndicale et du G. G. B.

Par le fait que les Syndicats n'avaient plus leur mot à dire, les délégués bateliers étant pris parmi les mariniers de passage, ne connaissant pas l'état du marché, c'était la domination des affréteurs et l'exploitation des mariniers, sous le couvert d'une organisation destinée à les protéger. Il y eut quelques réunions de commissions dont les délégués bateliers étaient pris un peu au hasard. Et le 21 mai 1909, les affréteurs cessèrent de se présenter.

Donc, qu'il se soit agi d'une entente intersyndicale ou d'un accord avec les affréteurs, le résultat était négatif. Le fret était tombé à 4 fr. 25, et M. Choteau reconnaissait son impuissance à rallier un nombre de mariniers suffisant pour arriver à un résultat. Il y eut néanmoins 900 affiliés au G. G. B.

L'accord de décembre 1907, sur les délais de chargement, favorisait les Compagnies de transport et les affréteurs propriétaires de bateaux. Tous les bons voyages sur Paris étaient pris par eux, et les mariniers peu désireux d'attendre une convention cinq et six semaines se rabattaient sur l'Est.

Le fret à 4 fr. 25 et même 4 francs, les ristournes augmentant toujours, c'était la mort de la petite batellerie. Les mariniers, anxieux, se reportèrent aux anciens jours et songèrent à M. Chavonin. Des propositions lui furent faites de reprendre la place qui lui avait été offerte comme secrétaire général. Ce dernier y consentit, à la condition que quatre mille bateliers signeraient son rappel. Le 5 septembre, il reprenait contact, à Douai, avec les mariniers du G. G. B. et leur dictait ses exigences (1). Il leur fixait son programme, que nous résumons brièvement : groupement de toute la batellerie libre dans un syndicat ; relèvement du fret par la discipline syndicale ; obtention d'une loi sur les délais de chargement et de déchargement ; établissement d'un contentieux au siège social et d'un code de jurisprudence des transports par eau qui permit à tout batelier de se renseigner sur ses droits ; nomination d'un comité pour la création des écoles de batellerie ; élection de domicile des bateliers dans les grands centres de batellerie, notamment à Douai et à Saint-Omer.

M. Chavonin, agréé par les bateliers à titre de secrétaire général, travailla au relèvement du fret et au renouvellement du contrat de Dunkerque.

1° *Relèvement du fret.* — M. Chavonin fit nommer une délégation de dix bateliers. Ceux-ci se rendirent auprès des affréteurs, et d'un commun accord on décida que le fret Lens-Paris serait de 5 francs pour tout bateau

(1) Comme appointements 10.000 francs par an; paiement d'une somme de 23.000 francs dont il avait été lésé lors de la fondation du premier groupement, plus 10.000 francs, montant de la perte d'un procès contre les Guêpes. -

mis à port pendant le mois de septembre et sans augmentation.

Ce fret était encore trop bas pour la période betteravière. Aussi, après avoir catéchisé les mariniers et les avoir exhortés à réclamer 5 fr. 50, MM. Choteau et Chavonin les décidèrent, au cours d'une conférence où se trouvaient syndiqués et non-syndiqués, à nommer une nouvelle délégation afin d'obtenir des affréteurs cette augmentation de 0 fr. 50 centimes. Tous les membres présents firent serment de quitter le marché s'ils n'obtenaient pas satisfaction.

Le 18 octobre 1909, les affréteurs ayant refusé, au marché de Douai, d'accorder le fret de 5 fr. 50 Lens-Paris, tous les bateliers syndiqués et non-syndiqués, dans un admirable élan de solidarité, abandonnent le marché. Déjà, les journaux du Nord parlaient de grève. La Compagnie du Gaz céda la première, et le fret fut bientôt fixé à ce taux.

Ils réclamèrent alors 6 francs et, le 8 novembre, ce cours était établi.

On voit, par là, toute l'influence utile d'un Syndicat sur le taux du fret. M. Choteau, président actuel du G. G. B., s'en expliquait clairement : « Un Syndicat fluvial ne doit pas avoir des prétentions excessives. Son rôle se borne à faire jouer régulièrement la loi de l'offre et de la demande et à contrebalancer les agissements des affréteurs « les baissiers », qui empêchent la hausse de se produire ». Le Syndicat, ajouterons-nous, est le contre-poids nécessaire, c'est la défense du fret organisée du côté de la demande. Là se borne son action utile.

2° *Renouvellement du Contrat de Dunkerque, le 3 octobre* 1909. — Nous avons déjà étudié toutes les particularités du Contrat de Dunkerque intervenu le 22 septembre 1904 entre les affréteurs et les mariniers. Cette convention venait à expiration le 22 septembre 1909. Il s'agissait donc de savoir s'il serait renouvelé et dans quelles conditions ?

L'échéance des cinq ans arrivait à expiration et aucun traité n'était encore conclu. A la demande des bateliers, les courtiers répondirent qu'ils consentaient au renouvellement du contrat avec cette petite clause additionnelle « que les intéressés à qui ladite organisation (du tour de rôle) ne conviendrait pas auraient naturellement la liberté de prendre telle mesure qu'ils jugeraient ». L'acceptation de cet article était, au dire des mariniers, une brèche sérieuse faite à l'institution, son anéantissement à brève échéance et le retour aux anciens errements, car le caractère obligatoire du tour de rôle aboli (et c'était cette abolition que cette clause visait), que resterait-il ? Aussi les bateliers présents à Dunkerque répliquèrent par le refus formel et concerté de s'affréter tant que le tour de rôle ne serait pas rétabli dans les conditions antérieures. C'était la cessation du travail : la Grève !

L'obligation brutale du tour de rôle pour tous était l'unique pierre d'achoppement. Il fallait donc trouver une formule qui permit de solutionner ce difficile problème.

Après bien des atermoiements, des négociations, on se mit d'accord le 3 octobre 1909. Le contrat de 1904 était renouvelé pour dix ans dans les mêmes termes, mais avec addition de la clause suivante :

« Dans les cas exceptionnels où un commerçant ou courtier se croirait obligé de refuser le tour de rôle, soit parce que celui-ci (le marinier) aurait commis un acte délictueux, soit parce que le commerçant ou courtier aurait de sérieuses raisons de ne pas vouloir traiter avec lui, le différend serait soumis à l'appréciation d'une commission mixte composée de quatre délégués des courtiers et de quatre délégués des mariniers ».

« En cas de désaccord entre les parties, le différend sera, comme il est prévu au contrat de 1904, soumis à l'arbitrage du Comité pour la défense des intérêts maritimes et commerciaux du port de Dunkerque ».

« On le voit, dit M. Lévy-Ullman, professeur à la Faculté de droit de Lille, dans l'*Etoile du Batelier* du 30 octobre 1909, les cas de conflit, c'est-à-dire d'exception au tour de rôle, sont très restrictivement délimités à deux : 1° actes délictueux commis par des mariniers, 2° raisons sérieuses de rejet de tour de rôle. Ces mots « raisons sérieuses » sont le pendant des « justes motifs » exigés par la jurisprudence pour le renvoi d'un ouvrier, conformément à l'article 1780 du Code civil. Pour en souligner encore le caractère strict, le contrat porte que ces cas ne sauraient être que très rigoureusement « exceptionnels ».

» Quant à la juridiction arbitrale en cas de conflit...., elle se compose des délégués des deux parties en nombre égal. Le contrat est volontairement muet sur le mode de nomination des délégués. Les parties sont libres d'organiser comme il leur plaît leur délégation. Le caractère nomade de la profession batelière rendant difficile une délégation plus précise.

» En fait, les mariniers présents à Dunkerque ont le

4 octobre élu « des délégués pour la surveillance du bureau de tour et de la discipline syndicale » au nombre de vingt-six. C'est parmi les membres de la batellerie présents sur le port que seront éventuellement choisis, le cas échéant, les délégués arbitraux. Il fallait prévoir le cas de « partage »... le Comité de défense des intérêts du port servira de départiteur ».

Quant à nous, nous croyons fermement que le commerce et l'industrie de Dunkerque ne sont nullement, par le fait de leur abstention, liés par ce nouveau contrat.

Le Comité de défense des intérêts du port représentant des éléments commerciaux du port de Dunkerque n'a pas, que nous sachions, signé le nouvel accord, en d'autres termes n'a pas été partie à l'acte. Et jusqu'à preuve du contraire, nous sommes porté à croire que les commerçants faisant *eux-mêmes* leurs affrétements *sans l'intermédiaire des courtiers de fret* sont dégagés de toute obligation de passer par le bureau de tour (1). C'est là une grosse difficulté pour l'avenir. Et certainement cet accord renferme une innovation sur ce point. Si l'on désirait s'en tenir au *statu quo*, il fallait le dire expressément et lier le commerce par la présence de délégués pouvant parler en son nom.

***

Le G. G. B est donc en bonne posture, les adhésions lui viennent nombreuses.

M. Chavonin, semble-t-il, est revenu à la batellerie

(1) C'est là une différence avec le contrat de 1904.

avec des idées plus modérées. Il a le désir de vivre en bonne intelligence avec le commerce et l'industrie et les affréteurs qui les représentent.

Espérons qu'il réussira à faire triompher les justes revendications de la marine fluviale, à lutter victorieusement contre les trusts d'accaparement des sociétés de transport qui cherchent à tuer la petite batellerie, à la réduire à l'état de domesticité. Il a certes un beau rôle à remplir, conserver à un artisan libre et indépendant son outil de travail, dont le capital voudrait le déposséder.

En tout cas, qu'il se souvienne des errements de son premier Groupement, de l'intérêt qu'il a de choisir ses hommes, du respect que l'on doit aux autres associations corporatives et coopératives batelières, fussent-elles fondées par d'autres que par lui ; que la force du nombre n'est pas toujours signe de puissance et que la modération et l'esprit de conciliation peuvent faire plus que la violence et la brutalité. La petite batellerie va jouer sous sa direction son dernier atout (1), puisse-t-il lui donner la victoire !

c) L'Union syndicale des Batelleries française et belge

En 1907, un groupe de mariniers, mécontents du césarisme que voulait exercer sur toute la batellerie M. Chavonin, de ses tendances nettement socialistes, du désordre financier qui régnait au sein du Syndicat,

(1) En décembre 1909, M. Chavonin a rallié 4.000 adhérents à sa cause.

se séparèrent du premier G. G. B. et formèrent à Douai une association professionnelle qui prit nom « l'Union syndicale des Batelleries française et belge ».

Ce groupement corporatif est plus connu dans le monde des bélandriers sous le nom de Syndicat du Carreau, à cause du carré bleu posé en diagonale sur son drapeau rouge. On l'appelle encore Syndicat de la Planche. Cette dernière dénomination lui vint à la suite d'une conférence faite par M. Marcel Renaux, son secrétaire général, qui opposait à la planche « pourrie » qu'avait offerte M. Chavonin à la batellerie une « planche » de salut qui était le nouveau syndicat. Cette métaphore était fort belle, mais n'eut guère de réalité, car l'Union, qui avait pour objet « de grouper tous les mariniers propriétaires de bélandres en vue de la défense des intérêts professionnels et de l'amélioration de leur bien-être, et pour mission : 1° d'intervenir auprès des Pouvoirs publics, des administrations de l'Etat et des sociétés privées afin d'aplanir les différends et d'étudier et faire aboutir les réformes souhaitées par la batellerie, 2° d'étudier et de favoriser l'application à la batellerie des diverses organisations mutualistes », cette Union, disions-nous, ne put rien réaliser.

Composée en majorité de mariniers de Dunkerque désireux de maintenir et de surveiller le fonctionnement du bureau de tour, elle ne groupa sous son drapeau que 300 adhérents.

Par sa modération, elle aida néanmoins, et nous sommes heureux de le reconnaître, à reconquérir à la batellerie les sympathies du commerce et de l'industrie, bien affaiblies depuis la grève de 1904. Son manque de ressources ne lui a pas permis d'instituer des œuvres

de mutualité. Du reste, il est fort à craindre qu'avec la reprise du chavonisme, elle ne soit submergée, et qu'à l'époque du renouvellement des cotisations, par suite de l'adhésion et du retour en masse des bélandriers dunkerquois au groupement Chotcau-Chavonin, il ne reste de l'Union que le souvenir.

***

Nous en avons terminé avec les syndicats de bateliers. Les mariniers sont arrivés à constituer des organisations professionnelles et n'en ont recueilli en général que des bienfaits. Mais ces groupements corporatifs sont en général des organismes peu solides. Il faut le reconnaître, ceux qui ont le plus de vitalité, le plus de force, de stabilité, sont ceux dans lesquels il entre des éléments étrangers à la petite batellerie. Ceux qui ont le plus grand nombre d'adhérents, ce sont les syndicats à tendances nettement socialistes et partant les plus violents. C'est que le marinier est par tempérament d'humeur inconstante et changeante. Il faut presque l'embrigader par force pour obtenir son adhésion.

Il n'est pas convaincu des heureux résultats que peut donner un syndicat. C'est chez lui une lacune qui provient de son manque d'instruction. En est-il vraiment responsable ? Nul ne s'occupe de lui !

CHAPITRE SIXIÈME

LA TRACTION DES BATEAUX
LES COOPÉRATIVES DE REMORQUAGE

Le halage des bateaux (et surtout la traction en rivière) est l'un des éléments qui chiffrent le plus dans le budget du marinier.

Notre intention n'est pas de parler en détail de tous les modes de traction qui ont été employés ; nous dirons pourtant quelques mots de chacun d'eux, puis nous examinerons tout spécialement les organisations coopératives créées par les bateliers pour s'affranchir et supprimer les intermédiaires coûteux.

On peut distinguer plusieurs sortes de traction des bateaux : la traction à bras d'hommes, la traction animale, la traction par toueurs ou remorqueurs et la traction électrique.

Sur les canaux du Nord et sur certaines petites rivières, principalement quand le bateau est à vide, on voit fréquemment tous les membres d'une même famille de mariniers attelés à une corde et tirant péniblement leur péniche. Ils vont ainsi, presque couchés sur

cette « tire », qu'ils passent par dessus l'épaule et sous le bras opposé, marchant d'un pas cadencé et rythmé. Quelquefois, la femme, seule ou avec ses enfants, assume cette lourde besogne, pendant que l'homme manie la perche et maintient le bateau dans une bonne direction.

Des mariniers sont parfois propriétaires de un ou deux chevaux qu'ils logent à bord ; mais le plus souvent et dans certains endroits, ils s'adressent à des charretiers de métier ou à des cultivateurs à qui les travaux des champs laissent des loisirs.

Pour éviter des encombrements voulus et des discussions interminables qui portaient de graves préjudices au commerce et à la batellerie, l'administration des ponts et chaussées a dû supprimer le halage libre et installer en beaucoup d'endroits le halage obligatoire pour tous les mariniers, en donnant cette entreprise à un adjudicataire auquel un cahier des charges était imposé.

Dans certains endroits, d'autres difficultés existaient, notamment pour le passage des souterrains reliant le bassin de l'Escaut à celui de la Seine ; nous voulons parler du canal de Saint-Quentin.

Après avoir abandonné la traction à bras d'hommes, on organisa un système particulier appelé « Rougaillon », dont nous ne parlerons que pour mémoire : un « ponton » formait la tête d'un convoi de 15 bateaux ; on amarrait à un pieu placé à 100 mètres de ce ponton une corde métallique qui s'enroulait sur un cabestan. En actionnant celui-ci, le ponton avançait vers le point d'attache du câble, entraînant à sa suite le convoi de bateaux jusqu'à ce qu'il fut arrivé à proximité de ce point

d'attache ; on détachait alors le câble, on le déroulait pour le porter 100 mètres plus loin et l'on recommençait la même opération. Cette façon de procéder, très longue, a été délaissée. On la remplaça par l'installation, sur toute la longueur du bief de partage, d'une forte chaîne noyée sur laquelle manœuvrait un toueur à vapeur. On arrivait ainsi à remorquer des « rames » de 35 bateaux. Ces toueurs marchaient à la faible vitesse de 2 kilomètres à l'heure et devaient s'arrêter plusieurs fois sous les voûtes, afin de permettre l'écoulement des eaux. Il est aisé de comprendre que cette rame compacte de 35 bateaux passant dans un canal souterrain ayant peu de profondeur et comme largeur à peine un mètre de plus que la largeur de la péniche, finissait par refouler l'eau, si bien que les bateaux formant la queue du convoi se trouvaient pour ainsi dire sur la roche dont est composé le lit du canal. Pour obvier à cet inconvénient des arrêts répétés et de plusieurs heures étaient nécessaires pour rétablir l'équilibre des eaux.

De plus, le toueur était à vapeur ; pour empêcher les dégagements de fumée, on usait du coke de charbon, mais les dégagements d'oxyde de carbone étaient tels que la plupart des mariniers passagers étaient incommodés ; aussi remplaça-t-on les toueurs à vapeur par des toueurs électriques. Les travaux des ingénieurs ont porté également sur l'écoulement des eaux, et, aujourd'hui, la navigation subit peu de retards de ce chef.

Il y eut aussi des tentatives intéressantes faites sur certains canaux pour remplacer le halage par chevaux ; c'est ainsi que sur le chemin de halage de la Deûle et sur une partie du canal d'Aire, on installa une voie ferrée sur laquelle roulait une locomotive à vapeur

faisant la traction des bateaux. Cette entreprise, fortement concurrencée par le service de touage installé sur la Deûle, de Banvin a Dorignies, ne put résister.

Dès l'exploitation du Canal de la dérivation de la Scarpe, il se créa un service de traction électrique de Béthune a Courchelettes. Les premiers tracteurs étaient des véhicules que nous pourrions comparer aux rouleaux qui sont utilisés pour la réfection des routes, mais ils étaient de dimension plus réduite. Ils adhéraient au chemin de halage et prenaient le courant électrique à l'aide d'un trolley alimenté par des usines établies sur le parcours. Ces tracteurs étaient munis d'un crochet auquel on attachait la remorque des bateaux ; mais les signaux que les mariniers faisaient aux conducteurs de ces machines étaient souvent mal compris, ce qui donnait lieu à des accidents fréquents ; ou bien l'ouvrier conducteur n'ayant pas toute l'expérience voulue démarrait trop brusquement et brisait les remorques ; l'hiver, les machines glissaient dans le canal ; ou bien, par suite de la neige ou du verglas, les tracteurs patinaient ; en été, par temps d'orage, il se produisait des courts-circuits qui nécessitaient des arrêts répétés, si bien que les mariniers frappés de ces multiples inconvénients, ne s'adressaient pas volontiers à cette compagnie. Depuis, les ingénieurs ont amélioré le matériel primitif ; ils ont, notamment, installé des tracteurs électriques sur rails et le service fonctionne normalement, à condition, disent les mariniers, qu'il n'y ait que deux bateaux tractionnés ; un plus grand nombre exigeant, de la part des pénichiens conduisant les derniers bateaux, une vigueur, une force, une habileté peu communes, et devenait ainsi la cause de multiples accidents.

Sur les fleuves et rivières, les modes de traction des bateaux n'étaient pas plus variés et s'effectuaient en halage, soit par des hommes, soit par des chevaux, bœufs ou ânes.

A la date du 6 avril 1854, un décret a autorisé l'établissement entre Paris et Conflans-Sainte-Honorine d'une chaîne noyée. La Compagnie utilisant cette chaîne obtenait ainsi un monopole de fait, et, grâce à cet état de choses, exigeait, en certaines saisons, des prix dépassant, d'une façon considérable, ceux fixés par le cahier des charges, en ajoutant, à ces prix, une redevance sous la rubrique « remorques ». Il est arrivé que cette augmentation a été de 80 francs sur une traction de 20 francs.

Quoiqu'il en soit, on doit reconnaître que les toueurs ont rendu de grands services à la batellerie en améliorant le mode de traction animale jusque-là en vigueur, et ce, malgré de notables inconvénients inhérents au fait même de la chaîne noyée.

C'est ainsi que les anciens convois composés exclusivement de péniches vides pouvaient s'occasionner mutuellement des avaries lorsque les grandes vents les jetaient de côté, ce qui rendait également très dangereux le passage des ponts.

De plus, il arrivait très fréquemment que la chaîne se nouait sur les treuils, qu'elle se rompait, occasionnant, ainsi, des avaries et des pertes de temps.

D'autre part, du fait même de l'existence de la chaîne, le toueur avait sa route tracée d'une façon absolue, le mettant dans l'impossibilité de s'en écarter, soit pour prendre les bateaux en route, soit pour en laisser, soit encore pour porter secours aux bateaux lorsqu'une remorque venait à casser, etc.

De même pour la descente à vide, le toueur était complètement délaissé par les mariniers qui descendaient leurs bateaux « sur nage », c'est-à-dire au fil de l'eau, lorsqu'ils ne trouvaient pas de remorqueurs pour les tractionner.

Peu à peu, des services par remorqueurs à vapeur se sont installés sur la Seine ; les premiers furent des bateaux à roues dont les dimensions rendaient certaines manœuvres assez difficiles ; mais le progrès suivant son cours, on vit apparaître les remorqueurs à hélice appartenant à des particuliers. Puis des Sociétés se constituèrent ; une des premières fut la Société « Les Guêpes », encore existante à l'heure actuelle.

Au début de son existence, cette Société fit une forte concurrence à la Société du Touage, puis, étant donné leur caractère commun de Sociétés capitalistes, elles fusionnèrent et se coalisèrent contre les petites entreprises particulières. Pendant la période d'été, la Société des « Guêpes » (Touage et Remorquage), consentait aux bateliers des prix de traction extraordinairement réduits ne permettant pas aux petits entrepreneurs de travailler, et arrivait, ainsi, à les faire disparaître petit à petit. Par contre, pendant la période d'hiver, alors qu'elle était seule apte à assurer la traction des bateaux, elle relevait ses prix dans des proportions écrasantes pour les mariniers qui ne pouvaient que se soumettre à ses exigences, et se trouvaient même obligés, pour se faire tractionner, de signer des contrats par lesquels ils s'engageaient, pour une durée de six années, à réserver, exclusivement, la traction de leurs bateaux à cette Société, qui devenait ainsi toute-puissante.

Les bateliers s'engageant ainsi sont désignés couramment sous le nom générique de « Signataires ».

Ce rapide coup d'œil jeté sur les divers modes de traction qui se sont succédé, nous arrivons aux tentatives des mariniers en vue de se soustraire au joug pesant des Sociétés capitalistes dont nous venons de tracer l'organisation à grands traits.

Comme nous le disions au début de ce chapitre, nous nous étendrons sur ces tentatives intéressantes et relaterons en détail le but, l'organisation et l'histoire d'une Société coopérative de bateliers associés pour assurer la traction de leurs bateaux. Nous insisterons sur les « Batelleries Réunies » et dirons quelques mots de la « Pénichienne ».

Section I

Les Batelleries Réunies

Cette coopérative se dénomme la Société de Remorquage « Batelleries Réunies » L. Masy fils et C°, en commandite simple à capital variable, elle a son siège à Conflans - Sainte - Honorine (S.-et-O.). On l'appelle couramment les « Bleus », à cause de la couleur bleu-clair de la dunette de ses remorqueurs.

Son histoire tient de l'épopée. Elle eut tout à subir des Compagnies rivales depuis le jour de sa création, et malgré 20 ans d'existence à l'heure actuelle, elle est encore en but aux tracasseries de ces Sociétés capitalistes dont elle a enrayé continuellement les prétentions et les agissements contraires aux intérêts de la petite batellerie.

Elle eut à se défendre contre des violences anonymes et aussi contre des essais de désorganisation ; elle eut à

subir des procès de tendance, dont la perte eut entraîné sa disparition immédiate, qui était désirée en maints endroits ; mais, grâce à la cohésion et l'esprit de suite de ses vaillants fondateurs, elle triompha. Ses moyens de défense sont des plus simples : son bon droit et un vif désir de justice. Avec des armes de cette sorte, on ne succombe pas et les meurtrissures ne font que vous grandir. Aux procédés déloyaux et louches de ses adversaires, elle répondit franchement et loyalement. Avec elle, pas de guerre de coulisse, mais la lutte ouverte au grand jour ; elle n'avait rien à perdre, elle avait tout à gagner.

Dans son histoire, tant d'événements se déroulent que nous sommes obligés de diviser la matière ; nous distinguerons donc trois phases rattachées entre elles par une même personne, M. Lucien Masy fils, le gérant de la Société.

Nous étudierons donc successivement :

1° La Société de fait Masy-Dehier, qui fut le prélude de :

2° La Société mutuelle de Remorquage dite « Batelleries Réunies » ;

3° La Société de Remorquage Batelleries Réunies, en commandite simple, à capital variable, L. Masy fils et C°.

I. — Société de fait Masy-Dehier

M. Lucien Masy est né à Berlaimont (Nord) en 1856. Fils de pénichien, il continua tout naturellement le métier de son père. Amené à voir par lui-même ce qui se passait sur la Seine pour le remorquage des bateaux, il souffrit plus que tout autre de voir la corporation

batelière pressurée et subissant le joug des Compagnies capitalistes. Il conçut alors l'idée d'essayer lui-même de faire du remorquage et de venir contrebalancer par ses efforts personnels les exigences des Sociétés capitalistes. Il eut vite fait de décider un de ses cousins, M. Dehier, à s'associer avec lui, et tous deux, l'espoir plein le cœur, et un peu de rêve dans la tête, joignirent leurs économies et achetèrent en 1889 un remorqueur *Ville-de-Nantes*, le plus fort de la Seine à cette époque. Dans leur projet, M. Dehier serait capitaine pilote et M. Masy s'occuperait de la clientèle, des relations commerciales, de la correspondance et de la comptabilité. Pénichiens de vieille souche, ils avaient bon nombre de parents, d'amis dans la batellerie. Leurs sympathies leur semblaient acquises, et, par conséquent, leur clientèle. Des déceptions cruelles contrebalancèrent bien vite les folles espérances de la veille.

Les compagnies existantes voyant la concurrence qu'on pourrait leur faire en cas de succès (car elles appréhendaient l'augmentation du matériel Masy-Dehier), réduisirent leurs tarifs de traction au plus bas prix, perdant ainsi des bénéfices énormes. La Société Masy-Dehier vivota tant bien que mal, « mangeant » doucement son capital. Au bout de trois ans de lutte, la Société de Remorquage « Les Guêpes », société concurrente, à cette époque, de la Compagnie de Touage, chercha à gagner à sa cause MM. Masy et Dehier en leur proposant, par entente verbale, de cesser une guerre de tarifs onéreuse pour tous. Devant l'indifférence des mariniers à leur égard, et voyant leur capital fortement compromis, ces derniers crurent devoir accepter, provisoirement, cette entente, qui leur permettait, par

des prix de traction un peu plus rémunérateurs, d'éviter la perte de leurs fonds engagés en totalité sur la « Ville de Nantes », et sauver leur situation gravement compromise par leurs amis, mariniers eux-mêmes, qui n'avaient pas voulu seconder leurs efforts. Cette entente verbale entre les « Guêpes » et la Société Masy-Dehier dura peu, car M. Masy s'était bien vite aperçu du jeu dangereux qu'on lui faisait jouer ; la Compagnie des « Guêpes » usait de finesse à son égard, « embrassait son rival mais pour mieux l'étouffer ».

D'autre part, les mariniers reprochaient amèrement à M. Masy cette entente provisoire avec la Compagnie des « Guêpes ». « *C'est très bien*, répondit M. Masy, » *vous possédez le remède. Vous avez des bateaux et* » *pas de remorqueurs ; quand j'étais seul, j'avais le* » *remorqueur et pas de bateaux ; voilà pourquoi je* » *n'ai pas réussi ; eh bien ! associons-nous ; formons* » *entre nous une Société mutuelle de Remorquage et* » *nous partagerons les bénéfices* ».

Beaucoup de difficultés restaient à vaincre.

En premier lieu, il s'agissait de liquider l'association Masy-Dehier, et ce dernier n'était nullement d'avis de laisser se substituer une association coopérative de mariniers à l'association qu'il avait faite pour l'entreprise du remorquage sur la Seine. Cependant, de ce côté, les raisonnements de M. Masy aboutirent assez facilement à la dissolution amiable de la Société et à la vente, à un tiers, du remorqueur « Ville-de-Nantes ».

Il n'en fut pas de même du côté des mariniers ; là, les difficultés furent bien plus grandes, et ce n'est qu'à force d'arguments mille fois répétés, de sollicitations pressantes, qu'un petit noyau de bateliers, parents et

amis de M. Masy, se laissèrent convaincre des avantages de la Mutualité et de l'union pour lutter contre le capitalisme tout-puissant devant lequel les forces isolées s'étaient jusque-là brisées, laissant la batellerie passivement asservie pour le remorquage de ses bateaux.

Après une longue campagne, les engagements signés par 204 mariniers permirent la constitution définitive de la Société mutuelle de Remorquage « Batelleries Réunies, L. Masy Fils et C° ».

II. — Société Mutuelle de Remorquage « Batelleries Réunies »

M. Evrard-Eliez, notaire à Berlaimont (Nord), dressa les statuts de la nouvelle Société suivant acte de son ministère du 2 novembre 1891. Nous allons en analyser les principales clauses.

La Société Mutuelle de Remorquage a été constituée pour 20 années sous la raison sociale « Batelleries Réunies L. Masy Fils et C°, » *dans le but de fournir à tous ses membres la traction des bateaux dans des conditions de prix et de vitesse les plus avantageuses possibles* (art. 1er). M. Masy *en était le gérant statutaire ; seul il pouvait faire usage de la signature sociale, mais seulement dans les limites statutaires se rapportant à l'objet et aux affaires de la Société.*

Il tenait les livres sous le contrôle d'un conseil de surveillance composé de quinze membres nommés chaque année par l'Assemblée générale (art. 2). *Le fonds social était fixé, aux termes de* l'article 4, *à la somme de* 200.000 *francs, divisée en* 400 *parts de* 500 *francs chacune.*

Chaque part correspondait à la possession d'un bateau, et ce bateau ne pouvait se faire conduire que par les remorqueurs de la Société dans les endroits où ils fonctionneraient, sous peine de payer quand même le prix de traction fixé par les statuts ou par l'Assemblée générale. Les bateaux vides seuls pouvaient descendre au cours de l'eau sans traction (art. 5).

Le fonds social devait servir à l'établissement de la Société et à l'acquisition de trois remorqueurs (art. 7). *La Société entreprendrait plus spécialement le service du remorquage entre Conflans-Sainte-Honorine, Saint-Denis, Paris-Alfort et la route, avec faculté d'étendre ce service à d'autres voies navigables après avis conforme du Conseil de Surveillance.* Naturellement, *les remorqueurs devaient tractionner préférablement les bateaux associés au fur et à mesure de leur demande, mais pouvaient aussi prendre les bateaux étrangers quand le service le permettrait* (art. 9).

L'article 14 porte : *Sur les bénéfices nets, il sera prélevé :*

1° 20 % *pour le fonds de réserve ;*

2° 5 % *pour l'amortissement du matériel ;*

3° *Un tant pour cent pour gratification au Gérant, lequel sera fixé par le Conseil de surveillance et modifiable chaque année.*

Le surplus sera partagé, savoir :

1/4 *pour les associés proportionnellement à leur nombre de parts dans la Société.*

Et le surplus aux mêmes proportionnellement aux sommes payées par eux, dans l'année à laquelle s'appliquent les bénéfices, pour frais de remorquage.

Et l'article 15 : *Dans le cas où les inventaires annuels*

présenteraient des déficits chaque associé devrait y contribuer proportionnellement à son nombre de parts dans la Société.

Voilà, brièvement résumées, les principales dispositions de cet acte de Société sur lequel il y aurait beaucoup à dire au point de la rédaction, qui est, certainement, insuffisante et manque quelque peu de clarté en maints endroits. Ce qui ressort de cette analyse succincte, c'est que des bateliers s'associent pour acheter des remorqueurs dans le but de tractionner leurs bateaux, sur certains parcours, se partager, après divers prélèvements statutaires, le reliquat disponible au prorata des tractions que chacun d'eux aura fournies (art. 14). avec engagement, si le cas se présente, de subir les pertes (art. 15), et cela d'une façon illimitée, sous réserve des droits de demander la dissolution ainsi qu'il sera dit plus loin (art. 16).

Nous nous bornerons, pour l'instant, à cet aperçu sommaire des caractères de la mutuelle. La Société en commandite simple à capital variable qui la remplacera, en 1894, après maintes péripéties que nous allons raconter, consacrant le même principe coopératif, nous trouvons inutile d'insister davantage.

Donc, en novembre 1891, la Société Mutuelle est formée par 204 adhérents au lieu de 400, chiffre fixé par les Statuts. Nous insistons sur ce point, il montre bien la méfiance des bateliers, c'était compréhensible, étant donné que nulle Société de ce genre n'avait encore fonctionné.

Le Gérant commande deux remorqueurs et la Société commence à tractionner les bateaux de ses adhérents. C'est alors que la lutte commença entre

les Compagnies de « Touage » et de « Remorquage » et la Société « Les Batelleries Réunies », lutte âpre et sans merci car elles avaient tout à craindre de cette « Union » de mariniers qui les menaçait si on lui permettait de prendre l'extension à laquelle elle pouvait, à bon droit, prétendre. La Société Mutuelle n'avait, à ses débuts, que deux remorqueurs et avait peu de bateaux à tractionner ; elle n'en rendit pas moins d'énormes services à la batellerie en donnant, ainsi, aux humbles pénichiens, le moyen, encore à l'état naissant, de secouer le joug qui les tenait courbés depuis si longtemps. Les Compagnies capitalistes qui, au temps du monopole, tenaient la dragée haute à cette population marinière, n'hésitèrent pas à réduire à l'impossible leurs tarifs, et consentirent à tractionner des péniches de 300 tonnes de Conflans à Saint-Denis et la Monnaie (soit 42 et 71 kilomètres), pour la somme ridicule de 22 fr. 50 et 35 francs, ce qui donne le tiers pour ne pas dire le quart de ce qu'elles demandaient auparavant, à la même saison et pour le même état des eaux. Cet abaissement des prix de traction avait pour but unique d'entraver le développement de la Société « Batelleries Réunies ». Celle-ci, au contraire, esclave de ses tarifs statutaires, dut maintenir les prix qui étaient fixés, et bien que ces prix comparés à ceux d'autrefois constituaient, pour le marinier, UN TRÈS APPRÉCIABLE AVANTAGE, il faut dire que les adhérents de la première heure durent s'imposer quelque sacrifice, ce qu'ils firent, du reste, sans hésiter, confiants dans l'avenir de l'œuvre qu'ils venaient de fonder.

La Société, malgré la concurrence acharnée de ses voisines, n'en fit pas moins de nouveaux adhérents,

et commanda, en juillet 1892, un troisième remorqueur pour satisfaire aux demandes de ses nouveaux sociétaires et de la clientèle étrangère ; et suivant la rentrée des fonds, elle acheta le matériel nécessaire à son exploitation (cordages, pièces de rechange, etc.). Cette prospérité révélée à l'extérieur par le développement des affaires de la Société excita la jalousie de bon nombre de corporations et de Sociétés financières (corporations de pilotage, de relais, compagnies de transports et de navigation) et valut, aux « Batelleries Réunies » des attaques réitérées de nature à jeter l'effroi dans le monde des mariniers.

Attaques de journaux, accusations calomnieuses, rien ne lui fût ménagé ! On lui faisait beaucoup d'honneur ; n'était-ce pas reconnaître, implicitement, sa force ? Aux injures, elle répondit par des citations en justice, soutint procès sur procès, c'était la meilleure démonstration qu'elle ne craignait personne.

Elle fut du reste sagement conseillée par ceux que M. Masy appelle les amis de la première heure. Nous n'en citerons que quelques-uns qui ne lui ménagèrent pas leur appui moral : MM. G. Dazet et Hubbard, avocats ; M. Berteaux, député de la circonscription de laquelle fait partie Conflans, siège social de la Société.

Voyant que cette guerre de mauvais aloi ne menait à rien, car la Société continuait à prospérer, ses adversaires usèrent d'un procédé odieux. Les bateliers sont gens à qui on en fait facilement accroire et qu'on détourne aisément de leur propre intérêt. On fomenta la discorde au sein de la Société. *Vous ne savez pas*, leur dit-on, *à quoi on vous entraîne ? En vous engageant dans la Société* Masy, *vous assumez une responsabilité*

illimitée ! l'insuccès est probable et alors on vous prendra tout, jusqu'au bateau, votre gagne-pain, et une fois dépouillés de votre instrument de travail, vous serez acculés à une ruine fatale, irréparable, et alors que deviendrez-vous ? Un associé qui était loin d'être l'ennemi des Compagnies rivales (et pour cause), se fit le propagandiste de cette idée auprès de ses camarades, et réussit à en débaucher dix.

Nous avons déjà dit que les statuts élaborés n'avaient pas tout prévu ; il fut donc facile d'y trouver des lacunes. Le principal argument figure en ces termes dans l'assignation lancée par les dix demandeurs en dissolution de la Société :

Attendu :

Que les Statuts ne prévoient pas le cas de décès d'un ou plusieurs associés ;

Qu'ils ne disent pas si la Société continuera entre les survivants ou bien si les ayants-cause du décédé en feront partie aux lieu et place de leur auteur ;

Que le cas s'était présenté pour Jules DONNEZ, qui était mort laissant des enfants mineurs.

Le Tribunal de Commerce de Versailles, dans un jugement du 25 février 1893, ne fut pas de cet avis. Ses attendus sont très significatifs :

Attendu, dit-il, etc.

« *Que la part sociale a été limitée à la somme de* » 500 *francs par chaque bateau inscrit à la Société ;* » *que toute part pouvant être cédée et transmise à tout* » *possesseur d'un bateau, il en résulte cette conséquence* » *nécessaire que chaque adhérent n'est engagé que* » *pour le montant de sa part ou de ses parts sociales,* etc.;

» *Que c'est à tort que le rédacteur de l'acte de Société*

» *a confondu l'assemblage d'un certain nombre d'indi-*
» *vidus se réunissant pour acheter et employer en*
» *commun des bateaux remorqueurs, avec une Société*
» *en nom collectif, entraînant pour chaque adhérent,*
» *« ad infinitum » une responsabilité conjointe et soli-*
» *daire ; qu'il n'est pas douteux que la Société dont*
» *s'agit n'est pas une Société en nom collectif engageant*
» *chacun de ses membres conjointement et solidaire-*
» *ment d'une façon indéfinie*, etc. ;

» *Attendu qu'il est évident que les événements ci-*
» *dessus* (mort d'un membre associé), *auraient dû être*
» *prévus, mais qu'ils ne sont ni un cas de nullité, ni*
» *un cas de dissolution*, etc. ;

» *Que la seule condition pouvant amener la réso-*
» *lution du contrat librement consenti serait la série*
» *successive de trois inventaires en déficit ainsi que la*
» *disparition de la moitié du capital social ;*

» *Que ces conditions ne sont pas remplies, que la*
» *gestion de L. Masy fils et C^ie est au contraire pros-*
» *père ;*

» *Que le but poursuivi par les demandeurs n'apparaît*
» *pas clairement aux yeux du Tribunal et semble cacher*
» *au contraire des raisons PERSONNELLES ET PECU-*
» *NIAIRES ;*

» *Qu'il n'y a pas lieu en conséquence d'accueillir*
» *la demande, mais de déclarer au contraire que la*
» *Société* L. Masy fils et C^ie *a subi, par les agissements*
» *des demandeurs, un préjudice dont il lui est dû répa-*
» *ration, d'accueillir en un mot la demande recon-*
» *ventionnelle ;*

» Par ces motifs :

» *Déclare L..., C... et autres, mal fondés en leur*
» *demande en dissolution de la Société, les en déboute ;*

» *recevant au contraire* L. Masy fils et C^ie *reconven-*
» *tionnellement demandeurs ;*

» *Condamne L..., C... et autres à payer aux dits*
» *défendeurs la somme de Cinq mille francs à titre de*
» *dommages-intérêts conjointement et solidairement*
» *entre eux ;*

» *Les condamne en outre à tous les dépens.* »

Ce petit essai de désorganisation n'était guère heureux, aussi une pareille demande pour obtenir la dissolution d'une Société qui ne cherche qu'à émanciper ses adhérents du joug des Compagnies financières ne s'explique guère ; répondre à ses bienfaits par la plus noire ingratitude n'a pas de sens ; évidemment il est certain que cette demande n'aurait jamais été formulée si les associés avaient été laissés à leur spontanéité ; on devine bien qu'il y a une force cachée qui les a poussés, et il n'est pas besoin d'une grande perspicacité pour deviner d'où vient cette impulsion dont les auteurs se dérobent et agissent dans l'ombre.

Quoi qu'il en soit, cet acte inspire un sentiment de réprobation bien naturel, et la condamnation de ces dix égarés, (dont 8 avaient été entraînés par 2 chefs de file), à 5.000 francs de dommages-intérêts sur la demande reconventionnelle de la Société Masy, était bien méritée.

Le Gérant et le Conseil de Surveillance ne voulurent pas du reste, profiter de leur bénéfice pécuniaire ; la réparation morale leur suffisait. Ils firent grâce aux dix dissidents et leur firent remise des dommages-intérêts que le Tribunal leur avaient alloués.

Naturellement ce procès aurait pu être frappé d'appel; M. Masy s'y attendait, et certes s'il l'avait été, ce

dernier se demandait si malgré son bon droit, le jugement de Versailles n'aurait pas été modifié en partie à Paris. Aussi, toujours clairvoyants et transigeants, le Gérant et le Conseil de Surveillance décidèrent de demander au Tribunal de Versailles l'autorisation de modifier les statuts et la forme de la Société, sans cependant en changer le caractère. Ils y étaient poussés par une autre considération ; le journal *la Navigation*, l'organe des grosses Compagnies se faisait un malin plaisir de jeter la suspicion sur les actes de la Société (1), excitait la méfiance des mariniers sur son issue probable. C'est alors qu'en Assemblée générale, M. Masy eut un geste irrésistible : « *Vous êtes ici 400 lâches, dit-il à ses* » *associés, qui n'osez pas prendre la responsabilité de* » *vos actes ; eh bien ! cette responsabilité que vous* » *repoussez, j'aurai le courage de l'assumer à moi* » *seul, j'y perdrai tout, c'est possible : fortune per-* » *sonnelle, considération commerciale, mais je ne veux* » *pas déserter la lutte ; je sacrifierai tout jusqu'à* » *l'avenir des miens, mais la victoire sur vos ennemis* » *nous l'aurons, je la veux pour vous tous.*

» *Nous allons demander la dissolution amiable de la* » *Société Mutuelle et nous la reconstituerons sous la* » *forme d'une commandite simple à capital variable,* » *dans laquelle je deviendrai seul responsable, et ce* » *d'une façon illimitée, alors que vôtre responsabilité*

(1) Nous prenons un exemple entre mille. Dans le numéro du samedi 18 juin 1892 nous lisons la petite « réclame » tendancieuse suivante :

« A VENDRE DEUX ACTIONS ENTIÈREMENT LIBÉRÉES DE LA SOCIÉTÉ » MUTUELLE DE REMORQUAGE « BATELLERIES RÉUNIES » DONT LE SIEGE » EST A CONFLANS-SAINTE-HONORINE. ON LES CÉDERAIT AVEC 20 % DE » PERTE, S'IL Y A ACQUÉREUR; IL A ÉTÉ VERSÉ 1.000 FRANCS, ON EN » DEMANDE 800. »

» *se bornera au montant de votre part souscrite, soit* » 500 *francs.* »

Cette proposition de dissolution acceptée à l'unanimité par l'Assemblée générale du 23 juin 1894 fut soumise au Tribunal de Commerce de Versailles. Celui-ci l'admit dans un jugement du 19 décembre 1894, nomma M. Marsy, liquidateur de l'ancienne Société Mutuelle, avec pouvoir de la reconstituer sous une autre forme.

Sur l'opposition faite par l'un des membres de la Société, M. Vandeville, le principal dissident, demandant qu'il fut nommé un autre liquidateur que M. Masy, le Tribunal de Commerce de Versailles par jugement du 2 janvier 1895 lui adjoignait comme co-liquidateur Me Vormser, agréé à Versailles, avec mandat spécial et limité de fixer, d'accord avec M. Masy fils, la part revenant à Vandeville dans la Société Masy et Cie.

La liquidation s'imposait après la dissolution. Rien ne semblait plus facile, néanmoins elle a été retardée pendant près de 4 ans. Voilà donc cette pauvre Société, qui a eu tant de mal à naître, a connu durant son existence toutes les vicissitudes possibles et qui ne peut arriver à sa liquidation !

Que s'était-il donc passé ?

Pendant que l'affaire des dix se plaidait à Versailles, M. Oriolle, de Nantes, le constructeur des trois remorqueurs de la Société Mutuelle, tombait en liquidation judiciaire. M. Masy, pour le compte de la Société, lui avait payé en bonnes espèces sonnantes et trébuchantes le prix de ces trois remorqueurs. M. Oriolle dépose son bilan, le liquidateur, au nom de la masse des créanciers, vint prétendre que les trois remorqueurs en question étaient inscrits en douane sous le nom du

constructeur Oriolle, c'est-à-dire qu'on n'avait pas rempli la formalité de la transcription de la vente à MM. Masy et Cie, formalité prescrite par la loi pour rendre la vente opposable aux tiers pour les navires de mer, comme la transcription l'est depuis 1855 pour les immeubles (loi du 27 vendémiaire an II, art. 193-194 du Code de Commerce).

Ledit liquidateur, comme représentant la masse créancière, prétendait que cette formalité n'étant pas remplie, la vente consentie à MM. Masy et Cie n'était point opposable aux créanciers de Oriolle, et que par suite la propriété de ces trois remorqueurs restait pour la masse, sur la tête de Oriolle, sauf à MM. Masy et Cie à produire à la liquidation, au titre de créanciers chirographaires, pour le prix payé. C'était bien dur, mais l'omission d'une formalité pouvait conduire à cette pénible conséquence. Il est certain que pour une hypothèque, par exemple, le résultat n'eut pas été douteux. Me Hubbard, avocat de la Société Masy, gagna son procès à Nantes, le 2 mars 1895, puis en appel devant la cour de Rennes, le 19 juin 1896, et la Cour de Cassation, le 4 janvier 1898, s'est refusée à casser l'arrêt ainsi obtenu.

Il a été jugé :

« *Qu'en fait, ces remorqueurs n'étaient point com-*
» *mandés pour un service de mer, mais pour un simple*
» *service fluvial, et que c'est* Oriolle, *qui, pour obtenir*
» *la prime à la construction, les avait fait inscrire en*
» *douane, sans même obtenir d'ailleurs cette prime.*

» *Que* Masy et Cie *n'avaient commandé et acquis que*
» *des remorqueurs destinés à fonctionner sur les fleuves*
» *et rivières, et que par suite ils n'avaient pas à s'occuper*

» *d'une formalité qui n'est exigée que pour les bâtiments* » *de mer.* »

On voit les conséquences qu'eût entraînées la perte de ces procès. C'était la ruine complète pour la Société Mutuelle. C'était la réalisation des pronostics et des vœux formulés par les ennemis de M. Masy et peut-être l'abandon pour longtemps de la pratique de la coopération batelière.

« *Mais*, nous disait M. Masy, *plutôt que de voir la* » *Société Mutuelle finir dans une pareille débâcle,* » *j'aurais préféré, en cas de perte de ce procès, payer* » *de ma poche une deuxième fois les trois remorqueurs.* » *Le malheur était irréparable pour moi, mais l'honneur* » *eut été sauf. Les mariniers auraient pu dire que* » Masy *était un maladroit, mais ils auraient dû me* » *rendre cette justice qu'ils n'avaient pas été volés.* »

Les 36 mutualistes (ou plutôt les 26, représentant 36 parts) qui ne rentraient pas dans la nouvelle Société en commandite simple à capital variable, continuèrent à toucher, pendant le laps de temps qui sépare la date de la formation de la nouvelle Société et la liquidation définitive de l'ancienne, l'intérêt de leur apport primitif. Cette mesure compensait du reste les intérêts dus sur le montant de la vente des trois remorqueurs à la commandite.

Quant aux anciens membres de la Société Mutuelle, leur part dans la liquidation s'élevait à la somme de 475 fr. 50 pour chaque part, soit 24 francs 40 de perte sur le capital, bien compensés par les prorata de remboursement, l'intérêt à 5 % et la diminution des prix de traction.

Comme conclusion de la liquidation de la Société

Mutuelle, on lira avec fruit ce qu'écrivait Me Vormser dans son rapport au Tribunal de Commerce de Versailles, qui l'avait nommé co-liquidateur :

« *Ce sont là des chiffres éloquents qui valent les* » *plus belles démonstrations économiques. Il est évident* » *que la Société Mutuelle avait donné les plus heureux* » *résultats ; et l'on doit désirer, dans l'intérêt des mari-* » *niers d'abord, et aussi dans un intérêt général et* » *social, de ne voir aucune question de personne se mêler* » *à une entreprise aussi intéressante et en entraver la* » *marche. En même temps, on ne peut que souhaiter* » *la continuation pour la Société nouvelle d'une réus-* » *site qui, d'ailleurs, paraît dès aujourd'hui acquise et* » *certaine.* »

III. — Société de Remorquage « Batelleries Réunies », en commandite simple a capital variable, L. Masy fils et Cie.

Nous allons étudier successivement : 1° *Sa nature ;* 2° *Son fonctionnement ;* 3° *Ses prix de traction ;* 4° *Ses recettes et ses dépenses ;* 5° *Les diverses péripéties qu'elle a vécues.*

1° *Nature et caractère des « Batelleries Réunies ».*

La Société Masy fils et Cie a tous les caractères d'une coopérative de consommation. Qu'est-ce en effet qu'une coopérative de consommation ? On en a donné une définition qui paraît en tous points excellente : « *C'est un organisme économique ayant pour but de* » *rendre aux associés des services que dans l'état social* » *actuel, ils ne pourraient demander qu'à un commer-* » *çant qui prélèverait un bénéfice sur l'opération.* »

Par exemple, des chefs de famille, et non pas seulement des ouvriers ou artisans, mais des personnes que l'on peut supposer appartenir aux classes sociales les plus diverses, s'associent pour ne plus payer tribut à des intermédiaires toujours coûteux, boulangers, bouchers, marchands de vin, et pour se procurer directement le pain, la viande, le vin de leur table. L'organisme économique qu'ils créent ainsi est une Coopérative de consommation.

Considérons maintenant des propriétaires de bateaux, modestes pénichiens vivant en famille à leur bord, n'ayant que cette péniche même pour toute richesse et pour seul instrument de travail ; gens plus fortunés possédant plusieurs bateaux et les faisant conduire par des mariniers qu'ils embauchent. Les uns et les autres, quelle que puisse être la différence de leurs conditions sociales, subissent une loi commune ; tous sont obligés de se procurer la force nécessaire pour le remorquage de leurs bateaux. S'ils s'adressent à des Sociétés commerciales ou à des entrepreneurs particuliers, ils savent qu'ils risquent d'être exploités, rançonnés. Ils s'associent donc pour se fournir à eux-mêmes dans les meilleures conditions le produit spécial dont ils ont besoin : la force de traction. Ils échappent ainsi au tribut que percevait jusqu'alors à leur détriment le commerce vendeur de force, qui prélevait un bénéfice sur l'opération.

C'est la Société Masy et C^ie^, c'est une coopérative de consommation.

Donc voilà un premier point établi, la Société Masy supprime pour ses adhérents la nécessité de s'adresser à un intermédiaire, c'était la C^ie^ de Touage, c'était la C^e^ des « Guêpes », etc.

Elle tractionne les bateaux de ses adhérents avec des remorqueurs dont elle a la propriété et qu'elle a acquis des deniers de ses associés ; pour employer un mot topique nous pouvons dire : C'est le batelier qui tractionne lui-même son bateau.

Voici une autre particularité qui indique bien aussi son caractère : « *Les coopératives*, dit en substance » M. Gide (1) *ont pour but, non de supprimer le capital,* » *mais de lui enlever la part qu'il prélève, à titre de* » *pouvoir dirigeant, sous forme de profits et dividendes.* » *Celles qui font des bénéfices ne les distribuent entre* » *leurs membres* (et en cela il vise particulièrement les » coopératives de consommation) *qu'au prorata de* » *leurs achats, mais jamais au prorata de leurs actions,* » *c'est-à-dire du capital apporté par eux. Le service du* » *capital actions comme celui du capital emprunté se paie* » *seulement par un intérêt, jamais par un dividende.* »

Or, dans la Société Masy et Cie l'apport en capital fait par chaque associé n'a droit qu'à un simple intérêt de 5 %, il ne touche jamais autre chose (2). Mais alors où va le profit, le bénéfice ? Chacun sait que dans les coopératives de consommation la suppression de l'intermédiaire a justement pour objectif de procurer au prix de revient un service ou une marchandise quelconque : pain, viande, etc., et dans le cas qui nous occupe, la force de traction. On établit d'après des tarifs assez largement calculés pour qu'il ne se produise pas de mécompte, le prix du kilog. de pain ou de viande, du kilomètre de remorquage. Chacun des

(1) Gide. — *Principes d'économie politique.*

(2) Nous signalons néanmoins plus loin une légère exception à l'application de ce principe, exception qui n'a du reste pas duré.

associés, au cours de l'exercice paie d'après ces tarifs, les fournitures qu'il consomme. Et lorsque tous comptes faits et balancés, il apparaît en fin d'exercice que les prix payés par le consommateur associé, ont dépassé le prix de revient, on lui fait remise de l'excédent.

Il se peut que dans le langage courant les remboursements ainsi opérés prennent le nom de bénéfices, et ils le méritent d'ailleurs si à égalité de tarifs on compare la situation des coopérateurs avec celle des autres consommateurs. En tous cas, l'impropriété des termes ne changerait rien au fond des choses, ces remboursements ne représentent pas un revenu, mais la rentrée d'une avance, une ristourne, une restitution. Et dans la Société Masy, cette ristourne, cette restitution, se fait en fin d'année sociale, au prorata des tractions payées par chaque associé au cours de cette année. Ici, c'est la rémunération du travail, (au sens large) fourni à la Société. Si un associé ne se fait pas remorquer il touchera un intérêt pour sa part, mais rien de plus. Il n'a pas consommé de force de traction, on n'a rien prélevé sur lui, il n'a donc droit à aucun remboursement.

2° *Son Fonctionnement.*

Maintenant que nous connaissons les caractères de la Société Masy, nous allons étudier son fonctionnement. Les pièces maîtresses de l'organisme comprennent : un associé en nom collectif qui est le Gérant, M. Masy, un Conseil de Surveillance, une Assemblée générale, des actionnaires, le personnel des bureaux et des remorqueurs.

Gérant, M. L. Masy Fils. — On sait à la suite de quels pénibles événements il a dû, pour sauver la

Société, assumer la responsabilité légale d'un associé en nom collectif. Cette responsabilité, qui est aujourd'hui très atténuée à cause du succès de l'entreprise, pouvait être considérable au jour où il l'a acceptée.

Sans doute il avait foi en son œuvre, il avait confiance en l'avenir, mais bien des hommes ont cru comme lui au triomphe d'une idée qui leur était chère, ont risqué leur patrimoine pour sauver leurs frères de la misère et ont sombré péniblement, n'ayant pour toute récompense que les sarcasmes et l'ingratitude des leurs. Songez que l'œuvre à instaurer s'adressait à des bateliers, illettrés pour la plupart, méfiants, soupçonneux, jaloux les uns des autres, à l'horizon raccourci, s'enthousiasmant facilement, c'est vrai, mais d'un enthousiasme tout de surface, tombant aussi vite qu'il s'était produit. Et il a fallu lutter contre cette mentalité, soutenir la lutte au dehors, éviter les dissensions au dedans, savoir encourager, parfois gourmander, avoir le geste qui décide, le mot qui solutionne. Certes, M. Masy, pour remplir ce rôle délicat, était l'homme désigné. Il avait, lui aussi, erré sur les fleuves, les canaux et les rivières ; il connaissait parfaitement cette population marinière qu'il aime jusqu'au fond du cœur. Les mots de fraternité, de solidarité batelière, d'esprit démocratique reviennent souvent sur ses lèvres, mais ils sont prononcés avec un tel esprit de conviction, de sincérité, de respect même, dirons-nous, qu'ils perdent leur sens devenu banal et retrouvent leur saveur primitive.

Il a été aidé dans ses travaux par sa femme Madame Masy, qui a été sa collaboratrice indispensable lors de la création de la mutuelle et possède d'une façon précise tout le mécanisme de la Société actuelle.

Nous n'insisterons pas sur les attributions de M. Masy, Gérant statutaire, qui sont prévues en détail aux statuts (art. 18 à 21).

Conseil de Surveillance. — Il se compose de quinze membres nommés par l'Assemblée générale et renouvelables par tiers tous les trois ans. Il nomme son président et son secrétaire et se réunit tous les trois mois hors les cas exceptionnels (art. 22 et 23 des statuts).

Ses principales attributions consistent à veiller à l'exécution des statuts, à vérifier les inventaires annuels, la comptabilité, les traités, etc.

Il donne son approbation aux achats et ventes de remorqueurs, décide de l'augmentation du capital social, de l'admission des nouveaux associés, etc. Il fait un rapport annuel à l'Assemblée générale sur les opérations de la Société.

Ici aussi, nous avons à faire connaître le nom de M. Hennebuisse, qui tient haut et ferme, depuis nombre d'années, le drapeau de la présidence du Conseil. Lui aussi est un ancien pénichien, propriétaire de plusieurs bateaux, au courant des besoins de cette batellerie qu'il a toujours connue ; il a vu sa connaissance des affaires de la batellerie consacrée par sa nomination de juge au Tribunal de Commerce de la Seine.

Le commerce de la ville de Paris, en l'élevant à cette haute dignité, témoignait à la batellerie combien elle gardait le souvenir reconnaissant de ces vaillants « marchands d'eau » qui furent ses fondateurs. Elle réhabilitait en quelque sorte cette batellerie tenue trop longtemps à l'écart, malgré les immenses services qu'elle a rendus au pays tout entier.

Nous ne pouvons citer tous ceux qui, de loin ou de près, ont fourni leur précieux concours à la Société, soutenu le président et le gérant dans leurs luttes !

L'Assemblée Générale se réunit hors les cas extraordinaires une fois l'an. Pour qu'elle soit régulièrement constituée il suffit que le quart des parts y soit représenté. Chaque associé a autant de voix qu'il a de parts. Néanmoins, nul ne peut disposer de plus de dix voix, soit comme propriétaire, soit comme mandataire. Si le quorum n'est pas atteint à la première réunion, une seconde assemblée a lieu un mois après, sur lettres particulières (1), et alors la réunion est valable quel que soit le nombre des parts présentes ou représentées. Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la simple majorité, sauf les cas exceptionnels prévus aux statuts, et sont obligatoires pour tous les associés présents ou absents (art. 24 à 28 des statuts).

Associés. — La commandite a un triple aspect ; c'est une société de capitaux, une société de bateaux et en même temps une Société de personnes. Seuls peuvent être admis les propriétaires de bateaux, soit qu'ils les dirigent eux-mêmes, soit qu'ils les fassent conduire par des contre-maîtres. La possession d'un bateau donne droit, après versement de 500 francs, à une action ou plutôt à une part d'intérêts. Une même personne peut obtenir en effectuant autant de versements de 500 francs, autant de parts qu'elle a de bateaux. Donc, il y a toujours corrélation entre le nombre de bateaux et de parts. C'est en fait l'instrument de travail qui procure l'accès de la Société.

Les associés nouveaux étaient admis par le Gérant

(1) Ce cas ne s'est jamais présenté.

tant que le capital social a été inférieur à 160.000 francs.

Au-delà de 160.000 francs, une délibération de l'Assemblée générale était nécessaire pour augmenter le capital, les nouvelles adhésions pouvaient être soumises à l'agrément de l'Assemblée générale, qui avait le droit de déléguer ses pouvoirs.

En fait, c'est le Gérant qui, actuellement, est délégué par l'Assemblée générale pour accepter ou refuser les demandes d'adhésions dans les limites du capital social fixé.

Voici la situation des parts souscrites à la fin de chaque exercice :

31 mai 1895,	257 parts représentant un capital souscrit.....	128.500 fr.
31 mai 1896,	320	160.000 fr.
31 mai 1897,	500	250.000 fr.
31 mai 1898,	605	302.500 fr.
31 mai 1899,	627	313.500 fr.
31 mai 1900,	639	319.500 fr.
31 mai 1901,	644	322.000 fr.
31 mai 1902,	645	322.500 fr.
31 mai 1903,	645	322.500 fr.
31 mai 1904,	645	322.500 fr.
31 mai 1905,	645	322.500 fr.
31 mai 1906,	652	326.000 fr.
31 mai 1907,	800	400.000 fr.
31 mai 1908,	875	437.500 fr.
31 mai 1909,	886	443.000 fr.

On constate la progression ascendante du nombre des parts (1). Elle est assez lente jusqu'en 1902 ; puis

(1) Par décision des Assemblées générales :
du 25 juin 1895, le capital social a été porté de 160.000 à 250.000 fr.
du 24 juin 1897..... Id. ..... 250.000 à 400.000 fr.
du 30 juin 1907..... Id. ..... 400.000 à 500.000 fr.

de 1902 à 1905 inclus le nombre des adhérents reste stationnaire, En 1906 un saut fantastique en fait passer le nombre de 652 à 800 pour atteindre 886 en 1909. Cela ne veut pas dire que de 1895 à 1909 les propriétaires de parts soient restés les mêmes ; en vertu du droit conféré par les statuts il y a eu des ventes réalisées et chaque année en assez grand nombre. C'est ainsi que pour l'exercice 1905-1906, que nous prenons au hasard, nous constatons 31 cessions de parts par des associés à des tiers bateliers, qui, de ce chef, entrent dans la Société et remplacent les premiers.

Personnel des bureaux et des remorqueurs. — Nous ne serions pas complet, si nous ne disions quelques mots de ceux qui, employés ou ouvriers, travaillent et assurent dans les détails le fonctionnement de la Société.

M. Masy nous a exprimé maintes fois toute la satisfaction qu'il avait de ses subordonnés, et il résumait sa pensée d'un mot : ils sont autant pour moi des amis que des collaborateurs.

Le personnel d'atelier (réparations et entretien des remorqueurs) a à sa tête un chef mécanicien.

Chaque remorqueur exige pour sa conduite quatre hommes :

1° Le pilote ou capitaine ;

2° Le mécanicien ;

Tous deux sont intéressés à l'affaire ; en dehors de leurs salaires fixes, ils touchent une gratification égale à 1 % des recettes brutes effectuées par leur remorqueur.

3° L'aide-pilote ou second ;

4° Le chauffeur ;

Ces hommes ont, eux aussi, une gratification qui est de ½ % des recettes brutes du remorqueur.

Tout ce personnel est logé à bord des remorqueurs. La Société met à sa disposition et gratuitement tout le mobilier et tous les ustensils de cuisine nécessaires.

On le voit, pour ce personnel des remorqueurs, c'est la participation des bénéfices dans les affaires, calculée sur le produit brut, et non sur le bénéfice que ce produit a pu laisser.

3° *Prix de Traction.* — *Remorqueurs.* — *Parcours.*

Nous savons déjà qu'à la dissolution de la Société Mutuelle la commandite a repris les trois remorqueurs : Auréole, Union, Mine. Mais la Société gagnant toujours de nouveaux adhérents, il fallait de nouveaux moyens de traction ; et l'achat de nouveaux remorqueurs s'imposait. Voici leurs dénominations et la date de leur acquisition :

Mineur, commandé en 1895 ;
Tenace, id. id.
Essor, commandé en mars 1896 ;
Versailles, commandé en juillet 1896 ;
Nantes, id. id.
Rennes, commandé en novembre 1896 ;
Lutèce, id. id.
Victor-Hugo, acquis en octobre 1897 ;
Latude, acheté d'occasion en juin 1897 ;
Thuin, commandé en juillet 1906 ;
Liége, id. id.
Namur, acheté d'occasion en décembre 1907.

Ce qui porte à 15 unités le nombre des remorqueurs. Deux nouvelles commandes en porteront le chiffre à 17.

Nous nous sommes permis, au risque de paraître fastidieux, de citer le nom de tous ces remorqueurs, mais cette énumération était nécessaire car ces dénomi-

nations symbolisaient une grande partie de l'histoire de la Société.

Voici à ce sujet l'interprétation personnelle qu'un brave marinier nous donnait par lettre.

« Fiers de posséder un premier remorqueur, c'était pour les bateliers une « Auréole ». C'était leur « Union » qui en était la cause. Le but cherché, c'était la propriété des remorqueurs aux remorqués comme la « Mine » aux « Mineurs » ; à cela on y arrivait à force d'être « Tenace ». Et qui sait où s'arrêterait l' « Essor » de la Société ; « Versailles », « Nantes », « Rennes », « Lutèce » (procès) n'avaient-ils pas consacré leur bon droit. Ce que leurs adversaires auraient voulu c'était les enchaîner pour mieux les exploiter tout comme « Latude » (trente ans de captivité). Néanmoins ils l'ont emporté. Les frères de Belgique les ont beaucoup aidés ; c'est la raison de l'appellation des trois derniers remorqueurs « Thuin », « Liége », « Namur ». C'est un témoignage de sympathie.

Chaque remorqueur sortant de l'atelier de construction coûte en moyenne 60.000 francs. Il est à remarquer que la Société en a acheté quelques-uns d'occasion, mais néanmoins, il a fallu pour les remettre en état, dépenser des sommes importantes, c'est ainsi que pour le seul « Latude » les réparations ont valu à la Société une dépense de 30.000 francs environ.

Tout le matériel est parfaitement entretenu, dans un état d'exquise propreté. Il fait du reste l'objet d'inspections continuelles de la part du Gérant ; l'équipage le sait et y veille.

Prix de Traction

Nous n'insisterons pas beaucoup sur ce point ; qu'il nous suffise de dire que les prix de remorquage varient à chaque saison ; moins élevés en été, ils montent au moment des fortes crues, car durant la période estivale, chaque remorqueur a la force nécessaire pour tractionner 8 à 10 bateaux et ne peut plus au temps des hautes eaux en tractionner que 3 et même souvent que 2.

Les statuts ont fixé au début de la Société les cours ou prix de traction ; le Gérant a depuis et à maintes reprises proposé au Conseil de Surveillance de sensibles réductions, dans le but de faciliter et d'améliorer le trafic des associés. En effet on constate dans les différents comptes-rendus que les Assemblées générales ont presque chaque année été appelées à ratifier des réductions de prix et des améliorations de tarifs, si bien qu'on peut dire que le coût actuel de la traction comparé à celui payé autrefois aux Compagnies, se trouve diminué de 35 à 45 %.

Bateaux tractionnés

Le service de la Société est *obligatoire* pour les associés qui, sur un parcours déterminé (primitivement Conflans-Paris-Alfort et vice-versa), ne peuvent (art. 31 des statuts) sous peine de payer quand même le prix de traction, s'adresser à un autre entrepreneur de remorquage ; *obligatoire* pour la Société qui ne peut refuser sur le parcours sus-indiqué, d'enlever le bateau d'un associé qui réclame le service. L'article 30 dit, en effet : « *Les remorqueurs de la Société devront tractionner d'abord et avant tout les bateaux associés au*

» *fur et à mesure qu'ils se présenteront. Mais ils pour-*
» *ront aussi tractionner les bateaux étrangers quand*
» *le service le permettra.* » La Société doit donc disposer d'une force suffisante pour satisfaire aux besoins très variables de ses membres, surtout lorsque ces besoins atteignent le maximum. En hautes eaux, en période de pleine activité commerciale, le Gérant ne peut toujours suffire à toutes les demandes et il lui est arrivé d'avoir à confier des bateaux associés à des services particuliers. Mais viennent les basses eaux, la période calme, alors les moyens d'action de la Société excédant les besoins de consommation de ses membres, elle tractionne les bateaux étrangers ; l'article 30 *in fine* des statuts l'y autorise formellement. Les tractions étrangères paraissent les premières années atteindre un chiffre plus considérable qu'aujourd'hui. Cela tient à ce que les tractions d'Oise figuraient sur les livres de la Société comme tractions libres, même quand elles étaient données par les bateaux associés ; ce n'est que depuis le 10 février 1906 que le Conseil de Surveillance, ayant, sur la demande du Gérant, décidé de rendre le service des remorqueurs également obligatoire pour les associés dans la rivière de l'Oise (ce qui a été ratifié par l'Assemblée générale), que les recettes étrangères ont diminué en se réduisant à peu de choses, c'est-à-dire strictement à la traction des bateaux étrangers, lorsqu'à certaines époques, il y a lieu de ne pas laisser perdre un excédent de forces momentanément non utilisé pour le service des actionnaires. L'Enregistrement a intenté à la Société Masy un procès (encore pendant devant la Cour de Cassation) en paiement d'une somme d'environ 40.000 francs au titre de taxe

de 4 % sur le revenu. L'Administration prétend, en effet, que, tractionnant des bateaux non associés, la commandite perd son caractère coopératif et corporatif et doit être considérée comme une Société commerciale et, comme telle, doit être soumise à l'impôt de 4 % sur le revenu, sur toutes les sommes qu'elle distribue à ses associés au titre de ristourne sur les prix de traction payés.

4° *Budget de la Société. — Bénéfices.*

Nous avons à étudier les recettes et les dépenses de la Société en commandite.

Nous savons déjà, que l'apport de chaque associé constitue le fonds social, qui s'élevait au 31 mai 1909 à 443.000 francs. Ce chiffre n'a pas toujours été aussi élevé comme nous l'avons vu.

Pour permettre l'achat des remorqueurs il a fallu recourir à l'emprunt à quatre reprises différentes, sous forme d'obligations émises à 250 francs l'une. Les adhérents de la Société les ont toujours souscrites pour la presque totalité ; des amis de la Société complétant les souscriptions. Nous donnons les dates successives des émissions en même temps que les époques des remboursements.

Le premier emprunt de 120.000 francs, en 480 obligations produisant intérêt au taux de 5 % l'an, a été émis le 1er janvier 1896. Remboursable en douze ans, à partir du 1er janvier 1897 à raison de 40 obligations par an, par voie de tirage au sort, il se trouve complètement amorti depuis le 1er janvier 1908.

Le second emprunt de 100.000 francs, en 400 obligations produisant également intérêt à 5 % l'an, a été émis le 1er octobre 1896. Remboursable en dix ans à

compter du 1er janvier 1898, soit 40 obligations par an, il se trouve amorti depuis le 1er janvier 1907.

Le troisième emprunt de 150.000 francs, en 600 obligations de 250 francs, produisant intérêt à 4 % l'an, a été émis en 1898. Remboursable en douze ans à partir du 1er janvier 1900, par tirage au sort à raison de 50 obligations par an, il reste donc de ce chef à amortir, au 31 mai 1909, une somme de 25.000 francs qui cessera d'être due le 1er janvier 1911.

Le quatrième emprunt de 110.000 francs en 440 obligations de 250 francs, produisant intérêt à 4 % l'an, a été émis en novembre-décembre 1900. Remboursable en dix ans par voie de tirage au sort à raison de 44 obligations par an à partir du 1er janvier 1902, la Société doit donc de ce chef, au 31 mai 1909, une somme de 22.000 francs, qui sera complètement payée le 1er janvier 1911.

Si, à cela nous joignons les dépenses faites pour l'achat du matériel, pour son entretien (frais de mise en marche), chantiers, etc., pour le paiement du Gérant, du personnel des bureaux et des remorqueurs, nous trouvons en défalquant des recettes (procurées par la différence entre le prix payé par la traction et le prix de revient) ces dépenses, une différence qui constitue le bénéfice.

Voici les bénéfices constatés par l'inventaire dressé annuellement et reproduit dans les comptes rendus :

Du 5 Janvier	1895	au 31 Mai	1895...	17.999	»
1er Juin	1895	—	1896...	61.679	93
—	1896	—	1897...	62.977	46
—	1897	—	1898...	46.335	73
—	1898	—	1899...	94.708	09

1er Juin	1899	au 31 Mai	1900...	62.060 84
—	1900	—	1901...	42.273 37
—	1901	—	1902...	44.060 01
—	1902	—	1903...	14.268 48
—	1903	—	1904...	124.388 43
—	1904	—	1905...	14.236 60
—	1905	—	1906...	127.460 43
—	1906	—	1907...	150.020 34
—	1907	—	1908...	100.743 59
—	1908	—	1909...	96.103 51

Ce tableau montre bien quel bénéfice devaient faire les Compagnies financières qui exploitaient le touage et le remorquage, et quand on songe que la Mutuelle, et par suite la Commandite ont sensiblement fait baisser les prix de traction, les actionnaires de ces anciennes Compagnies devaient se partager de jolis dividendes sur le dos des pauvres mariniers !

Examinons maintenant l'usage que fait la Société Masy de ses bénéfices.

1° Fonds de réserve statutaire. — Aux termes de l'article 34 des statuts « *il sera établi un fonds de réserve* » *constitué au moyen d'un prélèvement de* 20 % *sur* » *les bénéfices nets. Le prélèvement pourra s'arrêter* » *lorsque la réserve aura atteint un dixième du capital* » *social, sauf à reprendre si la réserve retombait au-* » *dessous du dixième. Le fonds de réserve est placé de* » *manière à être toujours disponible ; le placement est* » *déterminé par le Gérant et le Conseil de Surveillance.* » *Le Conseil peut autoriser le Gérant, suivant les cir-* » *constances, à employer temporairement le fonds de* » *réserve dans les affaires de la Société à titre de rou-* » *lement.* »

La réserve statutaire a atteint rapidement le dixième du capital social. Nous constatons ce résultat dès 1898, néanmoins, sur la demande du Gérant, les Assemblées générales ont consenti au maintien de ce prélèvement. Au 31 mai 1909, la réserve statutaire accumulée, arrive au joli chiffre de 177.862 francs 14 centimes, qui constitue en quelque sorte le fonds de roulement utilisé surtout pour compléter les versements des actionnaires, toujours insuffisants pour couvrir les dépenses de fonds social : achat de matériel, remorqueurs et autres, construction des ateliers, magasins, etc. L'excédent est placé en rentes sur l'Etat.

L'Assemblée générale de 1898 modifiant l'article 35 des statuts a admis que, lorsque ce fonds représentera 100 francs pour chaque part, l'intérêt serait servi à 5 % pour chaque somme de 100 francs, sans tenir compte des sommes inférieures.

2° Amortissement. — L'article 36 des statuts prévoit aussi « *un tant pour cent qui sera consacré à l'amor-* » *tissement* », mais, en parcourant les comptes-rendus des quinze années d'existence de la Société, nous constatons que rien ne figure à ce chapitre. Le Gérant nous en a donné lui-même l'explication. Comme, nous disait-il, le matériel est toujours entretenu à l'état de neuf, et que ces dépenses d'entretien sont supportées par les exercices annuels, c'est-à-dire diminuent en somme les bénéfices, nous trouvons inutile de prélever un amortissement, notre matériel ne subissant pas de dépréciation sensible.

3° Le Gérant touche, outre son traitement qui a été fixé par les statuts puis modifié par les Assemblées générales, une gratification sur les bénéfices dont le

taux est fixé chaque année par l'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil de Surveillance.

4° La somme restant, une fois ces prélèvements effectués, est répartie de la façon suivante :

Un quart aux associés proportionnellement à leur nombre de parts dans la Société. C'est en quelque sorte une rétribution supplémentaire accordée, en dehors du 5 % d'intérêt, au capital-actions. C'est un dividende, et on peut dire qu'en procédant de la sorte, mais sur ce point seulement, la Société s'inspirait bien plus d'un esprit capitaliste que coopératif. Dans les exercices 1894-1895 et 1895-1896 ce principe a fonctionné ; mais l'Assemblée générale du 24 juin 1897, sur la proposition de M. Masy, décida : « *que le premier quart ne serait* » *pas distribué et serait porté à un compte de réserve* » *spéciale (produisant intérêt également) et dont l'em-* » *ploi serait déterminé par le Gérant et le Conseil de* » *Surveillance.* »

Les Assemblées générales de 1898 à 1904 adoptèrent la même résolution. Depuis 1905, par un vote de l'Assemblée générale du 23 juin 1904, on supprima l'attribution du premier quart aux associés proportionnellement à leur nombre de parts, et la répartition prévue au 4° de l'article 36 des statuts est maintenant faite uniquement au prorata des sommes payées dans l'année par les associés pour frais de remorquage.

Prorata de remboursement. — Nous avons déjà dit ce qui caractérise la Société « Batelleries Réunies » et lui donne son caractère coopératif, c'est la restitution faite à chaque adhérent, sous forme de prorata de remboursement, des excédents de prix qu'il a payés. Tous les inventaires constatent ces ristournes plus ou

moins fortes ; voici quel en a été le montant en tant pour cent, d'après les comptes-rendus annuels de 1895 à 1909 :

En 1895	l'associé a été remboursé de	28,65	par 100 fr. de remorquage.
1896	—	32,99	—
1897	—	20,32	—
1898	—	12,12	—
1899	—	23,38	—
1900	—	16,23	—
1901	—	10,12	—
1902	—	11,62	—
1903	—	4,24	—
1904	—	34,30	—
1905	—	6 »	—
1906	—	54,01	—
1907	—	24,01	—
1908	—	12,60	—
1909	—	11,52	—

Ces chiffres sont suffisamment éloquents et dispensent de commentaires. Si maintenant nous examinons le compte de quelques associés qui ont fourni des tractions, nous allons constater, en additionnant l'intérêt de l'apport de 500 francs, l'intérêt de la réserve, la réserve statutaire, l'intérêt de l'obligation de 250 francs qui a été remise à chaque associé sur les réserves afin que le capital à verser par les nouveaux adhérents soit autant que possible rapproché de 500 francs, de superbes résultats ; nous donnons quelques exemples :

En 1906 MM. Sénécaux, Patin et Delquigny, bateau « Loire » ;

Intérêts à 5 % sur l'apport de 500 fr.....	25 »
Intérêts à 5 % sur 100 fr. de fonds de réserve..	5 »
Intérêts à 5 % sur obligation spéciale de 250 fr.	12 50
Réserve statutaire.....	39 58
Prorata de remboursement à titre de ristourne sur 1.024,85 de traction à 54 %.....	553 41
Total.....	635 49

Pour l'exercice 1905-1906 MM. Sénécaux, Patin et Delquigny se trouvent recueillir 127,10 %.

En faisant le même calcul M. Masy Jules a recueilli 115,42 % ; M. Demon Edmond 114,25 %.

En 1907 M. Masy Jules.....	106,10 %
En 1908 M. Nottlé Victor.....	58,11 %
En 1909 M. Montagne Edouard.....	55,92 %

Qu'on n'aille pas croire que nous prenons les dernières années à dessein.

En 1904 M. Farineaux se trouve recueillir.	104,10 %
En 1898 M. Moncomble — ..	69,54 %

Evidemment dans certaines années, les chiffres sont moindres, ainsi en 1903 MM. Sénécaux, Patin et Delquigny ont un bénéfice de 20,73 %.

Néanmoins, bon an mal an, on peut dire que ceux qui utilisent le plus les remorqueurs de la Société se trouvent recueillir 50 et 60 %.

Cette démonstration, à l'aide de chiffres, est le plus bel éloge qu'on puisse faire de cette magnifique institution, et montre l'utilité qu'il y avait pour les mariniers à la fonder. Economie importante des frais de traction, remboursement d'une partie, intérêt rémunérateur, tout cela aurait dû, semble-t-il, inciter les mariniers à adhérer à cette Société en grand nombre.

On peut constater par le tableau que nous avons donné plus haut qu'ils y viennent lentement. Les mariniers regardent d'un œil étonné et surpris les plus belles démonstrations économiques passer auprès d'eux. Ils sont trop disposés à croire les insinuations des adversaires des « Batelleries Réunies », qui ont ainsi exploité avec succès leur crédulité et leur méfiance instinctive.

5° *Diverses péripéties vécues par la Société Masy.*

Evidemment nous n'avons pas l'intention de relater les moindres incidents qui ont marqué la création et l'existence de la Société « Batelleries Réunies ». Les diffamations contre le Gérant et le Conseil de Surveillance sont en trop grand nombre ; elles sont venues au début, tant du *Journal de la Navigation* (1) organe des Compagnies rivales, que plus récemment du *Pénichien* et même de certains associés. On a tout mis en œuvre pour faire naître la suspicion dans l'esprit de ces pauvres bateliers. M. Masy n'était pas l'homme à souffrir la moindre atteinte à son honneur personnel et au bon renom de la Société. Il a toujours sabré impitoyablement, tant pis pour qui s'y frottait.

De toutes ces luttes (2) nous allons tout simplement retenir deux ou trois points.

La légende du chateau Masy. — Lors de la fondation de la Mutuelle, la Société s'est installée provisoirement en 1892 sur le quai de fin d'Oise à Conflans-

(1) M. Masy fait condamner pour diffamation M. Gérardin, directeur de ce journal en 1896.

(2) Une main ennemie est allée jusqu'à couper les amarres qui maintenaient un remorqueur à la rive, pour qu'il aille se briser contre un pont. Un autre individu a incendié, le 14 juillet 1892, une réserve de cordages d'une valeur de 5 à 6.000 francs ; singulière façon de célébrer la fête nationale.

Sainte-Honorine, M. Masy s'est contenté pour lui d'une maisonnette, et pour bureau d'une baraque en planche construite dans la cour de la propriété qu'il occupait, une dépendance formait l'atelier de réparation.

La Société grandissant, cette installation primitive ne pouvait évidemment suffire. La Société ayant fait preuve de stabilité il fallait songer à lui donner un immeuble qui fut digne de sa prospérité toujours croissante et approprié aux nécessités du service.

Le Gérant parla de l'urgence qu'il y avait à édifier une maison, un atelier, des bureaux et un magasin à l'Assemblée générale de 1896. Aussitôt rumeurs chez certains associés ; on n'en voyait pas la nécessité, c'était une dépense inutile ! Au fait, qu'importait aux associés ce surcroît de luxe ? Leur raisonnement est aisé à comprendre ; ils préféraient avoir un bon tant pour cent. Le logement du Gérant, des bureaux spacieux ou étroits, un atelier de réparations bien aménagé, bagatelle que tout cela ! Quoi qu'il en soit, le Gérant et le Conseil de Surveillance, approuvés par le plus grand nombre achètent sur le même quai de Fin d'Oise un vaste terrain, font faire des plans et la construction s'élève. C'est alors que le *Journal de la Navigation* embouche la trompette épique et chante sur tous les tons les splendeurs du château Masy. Nous nous sommes rendus à ce château ; il est simple mais d'aspect coquet. De l'extérieur, il forme un tout harmonieux. La plus grande partie de cet établissement est occupée par un vaste atelier de réparations, des bureaux spacieux et bien aérés, un magasin où sont rangés des ustensiles et du mobilier de rechange pour les besoins du personnel des remorqueurs. M. Masy a quelques

pièces au rez-de-chaussée et à l'étage pour lui et sa famille. Les appartements de droite sont occupés par le chef mécanicien et le sous-chef, qui y sont logés gratuitement. Si château il y a, il faudrait plutôt parler du château des bateliers, et plus d'un associé, nomade de nos canaux, en s'endormant le soir, a dû faire plus d'un beau rêve en songeant à sa propriété, car il en est propriétaire avec 886 mariniers comme lui.

Affaire de l'Isle-Adam. — L'article 9 du règlement général de la navigation intérieure divise les bateaux en six classes. Le classement a pour objet de régler entre les différents bateaux l'exercice du droit de trématage (1). Il suffit de lire cet article pour apercevoir clairement que l'ordre de classement est déterminé par les moyens de traction dont les bateaux disposent. C'est ainsi que la première classe comprend les bateaux qui se tractionnent eux-mêmes (bateaux à vapeur isolés, bateaux à vapeur de plaisance) ; dans la deuxième on range les bateaux halés par chevaux au trot avec relais ; dans la troisième les bateaux dont la traction se fait par la vapeur ; dans la quatrième les bateaux dont la traction se fait par des chevaux au pas avec relais, etc... La conséquence, c'est que les bateaux qui ne disposent d'aucun moyen de traction n'appartiennent à aucune classe. Dénués de mouvement et de vie, ils ne peuvent être considérés que comme des corps inertes ne relevant à aucun titre des articles qui déterminent le classement des bateaux en marche. Ils sont, cela est d'évidence, en dehors de cette classification. Or, la Compagnie des Guêpes, dirigée par M. Williams, avait réussi en 1896, et cela dans le but de faire échec

(1) Droit de priorité aux écluses.

aux « Bleus », à s'emparer en fait de l'écluse de l'Isle-Adam et à supprimer la liberté de la navigation dans l'Oise.

Voici ce qui aurait dû régulièrement se faire. Les dimensions de l'écluse de l'Isle-Adam ne permettant de donner passage qu'à un bateau à la fois, le remorqueur, arrivant avec un convoi de cinq bateaux, devait passer d'abord. Les cinq bateaux qu'il tractionnait devaient venir ensuite, un à un. Le remorqueur continuait à avoir son droit de priorité, car une fois en amont ou en aval de l'écluse il attendait ses bateaux, prêt à poursuivre sa route avec eux. Il en aurait été tout autrement si le remorqueur, une fois éclusé, continuait sa route sans s'occuper de son convoi. Les bateaux abandonnés devenaient des corps inertes pour lesquels il n'était plus question ni du droit de priorité ni même de passage à l'écluse.

Or, que faisait la Société particulière dirigée par M. Williams ?

La Société de Touage et Remorquage de l'Oise (ou Société des Guêpes) formait à l'écluse de l'Isle-Adam un amas considérable de bateaux aussi bien à l'aval (bateaux montants) qu'à l'amont (bateaux avalants) ; ces bateaux franchissaient l'écluse sans interruption pendant toute la journée, montant et descendant cette écluse avec des chevaux et reformant le même amas à l'aval (bateaux avalants) qu'à l'amont (bateaux montants).

Un procès-verbal du 21 juillet 1897, constate que les Guêpes avaient à cette date et à 3 heures du soir, 48 bateaux en aval de l'écluse, sans parler des 18 qui l'avaient déjà franchie.

Ces bateaux abandonnés par leurs remorqueurs auraient dû être considérés comme des bateaux en stationnement. L'ingénieuse Compagnie des Guêpes avait imaginé d'organiser à l'écluse de l'Isle-Adam un relai de deux petits remorqueurs, l'un à l'aval, l'autre en amont de l'écluse. On livrait successivement à ces relayeurs les bateaux que leurs remorqueurs venaient d'abandonner. Chacun des bateaux était amené en face de l'écluse par un des relayeurs qui se retirait ensuite. Il était repris de l'autre côté par le second relayeur, qui l'abandonnait aussitôt, et cette manœuvre se continuait indéfiniment pendant qu'attendaient en aval ou en amont de l'écluse, les bateaux halés par des chevaux ou même les bateaux tractionnés par d'autres remorqueurs que ceux des Guêpes.

C'est ainsi qu'on était arrivé, en violation de tous les règlements, à créer un droit d'utilisation de l'écluse de l'Isle-Adam au profit exclusif des bateaux d'une seule Compagnie de Remorquage (les Guêpes) qui n'y avaient aucun droit, puisque le premier relayeur qui introduisait le bateau dans l'écluse l'abandonnait aussitôt et que le second l'aidait à sortir de l'écluse et le délaissait également ensuite. Cette manière de faire avait tout simplement pour résultat d'établir un monopole au profit des Guêpes au grand préjudice de tous les mariniers qui ne se faisaient pas tractionner par elles, puisque les bateaux remorqués par la Société Masy ne pouvaient franchir l'écluse et commencer leur service, que lorsque, le soir venu, les Guêpes se décidaient à interrompre leurs manœuvres.

Devant cet état de choses, M. Masy se plaignit tout d'abord à qui de droit. N'obtenant pas satisfaction, il

se présenta lui-même à l'écluse de l'Isle-Adam avec un de ses remorqueurs « Mine » et une fois dans l'écluse, sommé d'en sortir par l'éclusier, il s'y refusa formellement. Les conducteurs et ingénieurs des Ponts et Chaussées le prièrent de reculer, c'est-à-dire de faire retirer son remorqueur de l'écluse. M. Masy sans s'émouvoir s'y refusa, leur demanda de vouloir bien dresser un procès-verbal à seule fin de constater l'atteinte que portait au règlement la Compagnie des Guêpes ; il ajouta qu'il était décidé à ne pas se laisser faire et qu'il ne sortirait de l'écluse qu'après avoir obtenu satisfaction. Les agents de l'Administration des voies navigables réquisitionnèrent la gendarmerie. On dressa procès-verbal avec insertion des réclamations de M. Masy, qui refusait toujours de s'en aller, si bien que les gendarmes furent obligés de tirer le remorqueur eux-mêmes.

Cette petite scène fut renouvelée quatre ou cinq fois ; et chaque fois, sur la demande de M. Masy on dressait un procès-verbal ; mais quand l'affaire venait au Conseil de Préfecture, le Président de cette juridiction recevait une dépêche de l'ingénieur en chef qui retirait sa plainte. N'était-ce pas reconnaître implicitement le bien-fondé des réclamations de M. Masy ? Quoi qu'il en soit, grâce à l'énergie du Gérant des Batelleries Réunies, mais bien tardivement cependant, les conducteurs et ingénieurs des Ponts et Chaussées firent enfin leur devoir en appliquant à la lettre les règlements de la navigation. Et aujourd'hui, à n'importe quelle écluse les « Bleus » ont leur tour. Le monopole des Guêpes a cessé à la grande satisfaction des bateliers associés qui, arrivés le matin devant l'écluse de l'Isle-Adam, atten-

daient parfois jusqu'à huit, neuf, dix et onze heures du soir pour obtenir « l'éclusage » de leurs bateaux.

Affaire des 84. — En 1900, a été fondé à Paris le Syndicat de la Batellerie, que nous connaissons déjà. L'article 7 des Statuts permettait l'admission dans ce Syndicat, de groupements ou d'associations de mariniers avec possibilité pour eux d'être représentés aux Assemblées Générales par un ou plusieurs délégués. M. Masy, séduit par le programme du Syndicat de la Batellerie, se disait : « Nous sommes nous, Société de Remorquage en commandite, une personne morale exerçant la profession de remorqueur de bateaux ; nous pouvons donc faire partie de cette association corporative par suite de la connexité d'intérêts qu'a notre coopérative avec la batellerie tout entière. Bien que les Statuts de la Commandite ne limitaient pas les pouvoirs du Gérant sur ce point, ce dernier prit l'avis de son Conseil de Surveillance le 10 février 1903 et reçut son assentiment pour donner au Syndicat de la Batellerie la liste complète de tous les associés. La Société Masy devait payer pour l'ensemble des associés 200 fr. de cotisation annuelle, soit par part 0 fr. 214. Indépendamment de cela, cinq d'entre eux étaient admis de plein droit dans le Syndicat comme membres ordinaires, sans qu'aucune somme ne leur soit réclamée et M. Masy obtenait la nomination de deux associés comme membres du bureau.

A l'Assemblée générale de 1903, personne, parmi les bateliers présents, ne soulève la moindre critique sur cette opération. L'année 1904 s'écoule dans les mêmes conditions. En 1905, c'est à peine si dans la séance du 22 juin tenue par le Conseil de Surveillance, on trouve

trace de la question. On y a en effet parlé du Syndicat mais pour féliciter M. Masy de l'intérêt qu'il portait, non seulement à la Société des « Batelleries Réunies », mais à toute la corporation batelière. Donc, aucune plainte ne s'élève de la part des associés concernant l'admission de la commandite dans le Syndicat de la Batellerie. Aucun de ces braves gens, du reste, n'y songeait. Un autre allait s'en charger, c'est M. Chavonin, et le 13 avril 1905, le Président du Groupement Général de la Batellerie, fondé en 1904, c'est-à-dire quatre ans après le Syndicat de la Batellerie, part en guerre et pose dans le *Pénichien* de ce jour, une question à M. Masy en ces termes :

« M. Masy *pourrait-il nous dire comment il se fait* » *que sur les* 500 *bateliers qui font partie de la Société* » *en commandite dont il est le Gérant, il y en ait environ* » 450 *qui ne savent pas qu'ils font partie du Syndicat* » *de la Batellerie ?* »

Il redouble d'ardeur dans le *Pénichien* des 5 et 19 mai 1905, met en garde les mariniers contre ce Syndicat « *Composé de capitalistes qui ne voient que leurs* » *intérêts et qui ne se serviront des mariniers que pour* » *les satisfaire* ». Il exhorte les bateliers à demander des explications au Gérant. C'est alors que commence l'envoi à M. Masy d'une série de lettres provenant des associés. Nous en extrayons des passages ; ils montreront combien les mariniers étaient peu au courant de la question, et que s'ils se plaignaient c'est parce qu'ils y étaient poussés par Chavonin, qui agissait dans la coulisse. Pour habile que soit le procédé, l'exécution allait être défectueuse. Que l'on juge plutôt.

« *Monsieur Masy,*

» *Jé lue dan le* Pénichien *que vous avier mi bau cou* » *dactionner dan le sindica de laliance batelièr. Mé je* » *ne vepa an fair parti du tou quar voila* 5 *an que jé* » *donné ma démition.*»

Un autre : « *Je vous préviens par celle-ci que je* » *n'adhère et je ne veut faire partie en aucune façon* » *du Sindicat Général de la Grosse Batelleries.* »

Un troisième : « *Vous voudrez bien me dire si je* » *fait partie du Syndicat de la grosse Marine dit Syn-* » *dicat de la batellerie à Paris.* »

Un quatrième : « *Je regrette* M. Masy *que vous avez* » *pris laventage de syndiquai mon nom au syndicat* » *générale de la Marine, je suis dine et capable de me* » *syndique moi-même ci bon ille me semble. Je ne voi* » *pas que vous avez le pouvoir même le Conselle qu'il* » *puis en desidée. Vellier* M. Masy *me fair reyair.* »

Un cinquième : « *Je tien à ne plus faire partie du* » *syndiquat de lalliance batellière.* »

Et celle-ci : « *Monsieur j'apprend par voie indirecte* » *que vous avez engagé ma signature à la chambre* » *pour un sindicat quelconque. Je ne croix pas Monsieur* » *que je vous est donnez un pouvoir à ce sujet, chose* » *qui pourez vous amenez des ennuis.* »

Nous en passons et des meilleures. Nous devons ajouter que certaines lettres indiquent une connaissance un peu plus approfondie de la question et ont un objet plus précis.

Enfin, un certain M. Valeromme Jules, secrétaire du G. G. B., membre du Conseil de Surveillance des « *Batelleries Réunies* » s'allie avec deux autres associés pour protester dans le *Pénichien* du 22 juin 1905

« *contre les procédés employés par* M. Lucien Masy *et* » *convoquer tous les bateliers sociétaires à venir pro-* » *tester, à l'Assemblée générale ordinaire de* 1905, » *contre les agissements de* M. Masy. »

Dans la séance du 1er juillet 1905, le Conseil de Surveillance des *Batelleries Réunies* inflige un blâme sévère à M. Valeromme et « *ose espérer qu'à l'avenir il* » *sera assez homme pour donner sa démission de* » *membre du Conseil.* »

L'Assemblée générale du lendemain à l'unanimité, moins deux voix, approuve et s'associe à toutes les décisions prises la veille par le Conseil de Surveillance.

M. Chavonin n'est pas d'humeur à se laisser désarmer pour si peu. Il incite 32 bateliers actionnaires à sommer M. Masy d'avoir à faire rayer leurs noms du Syndicat de la Batellerie sous peine de poursuites et de dommages-intérêts. Sur l'appel pressant de M. Chavonin, qui sollicita dans son journal les mariniers non affiliés à son groupement à joindre leurs protestations aux premiers, le nombre des mécontents s'éleva péniblement à 84 (dont deux n'étaient pas actionnaires, 1 était décédé et 1 figurait 2 fois). De plus, bon nombre d'entre eux ont depuis, protesté ouvertement contre l'usage qui avait été fait de leur nom en déclarant qu'ils n'avaient jamais donné leur signature pour poursuivre qui que se soit à ce sujet.

M. Masy, devant ces récriminations, malgré les marques d'approbation données par son Conseil de Surveillance et par l Assemblée générale, se demandait si vraiment il était dans son droit, et comme pour l'exécution des statuts de la Société et pour toutes les contestations auxquelles ils pourraient donner lieu, juridic-

tion exclusive était attribuée au Tribunal de Commerce de Versailles, il résolut de le saisir de la question. La Société, appelée par lui en garantie, intenta donc une action judiciaire contre les protestataires. Après une magistrale plaidoirie de Me Hubbard, le Tribunal, par jugement du 22 mai 1907, trouvant que le « *Gérant régulièrement autorisé avait le droit et le devoir d'agir comme il l'a fait, et que ce droit ne peut être contesté que devant le Tribunal de Commerce et celui du siège social* », etc.

Qu'en agissant comme il l'a fait, le sieur Farineau (le seul qui se soit présenté à la barre), *avait eu pour but de jeter le désarroi dans la Société requérante, et qu'il lui a causé un grave préjudice dont il lui doit réparation.*

Par ces motifs condamnait le sieur Farineau *à* 500 *francs de dommages-intérêts et aux dépens.*

Après la reddition de ce jugement, ce qui restait des 84 protestataires, soit environ 30, sont allés en règlement de juges devant la Cour de Paris, en se prévalant de l'incompétence du Tribunal de Commerce de Versailles ; et nous croyons savoir que les parties ont été renvoyées devant le Tribunal de la Seine, où l'affaire est toujours en suspens.

Dans l'intervalle, plus de la moitié des dissidents a transigé avec M. Masy et la Société, en payant leur part des frais qu'ils avaient provoqués et en se désistant purement et simplement de l'instance introduite par M. Chavonin en leur nom.

L'affaire des 84 est l'une des plus néfastes qu'ait connues la batellerie, car celle-ci a besoin d'union si elle veut vivre, et il est curieux de constater que M. Cha-

VONIN, qui a tant répété aux mariniers qu'ils devaient s'unir, se soit efforcé d'être justement pour la Société MASY un agent de désorganisation. Il a toujours protesté de ses sentiments de profonde admiration pour M. MASY en tant que Gérant des « Batelleries Réunies », mais en homme qui voulait être le seul maître, il n'a pas su supporter l'affiliation de cette Société à un autre Syndicat que le sien. Il pouvait faire mieux. Que ne l'a-t-il compris ?

Voilà donc terminée l'étude de cette très intéressante coopérative de remorquage. Elle est suggestive à un double point de vue.

Elle montre les difficultés que l'on rencontre dans toute tentative susceptible d'émanciper des exploités et de les délivrer du joug de leurs exploiteurs ; combien les bateliers en général sont réfractaires à une organisation quelconque, écoutant toujours les mauvais conseils n'importe d'où qu'ils viennent, se croyant grugés alors qu'ils ne recueillent que des bienfaits, cependant visibles et palpables.

Elle est un enseignement pour l'avenir, elle démontre que la batellerie peut prospérer et que le seul facteur de cette prospérité, c'est la coopération sous toutes les formes pour arriver à la suppression de l'intermédiaire onéreux et inutile.

Nous en avons vu une application pour le remorquage ; nous en étudierons une autre tout à l'heure en relatant l'histoire de la « Société Coopérative de transports par eau », associant des bateliers propriétaires de péniches, aptes par conséquent et mieux que quiconque à se mettre en relations directes avec le commerce et l'industrie, tributaires des transports par eau.

Aussi, quand nous écrivons le nom de M. Masy, cet ancien batelier qui a été un initiateur et un propagandiste par le fait de l'idée coopérative, nous ne pouvons qu'admirer sa ténacité inébranlable jointe à une intelligence pratique, qui lui a permis de concevoir et de mener à bien l'œuvre d'émancipation progressive de la petite batellerie à laquelle il s'est consacré et qu'il poursuit encore tous les jours sans défaillance, malgré la force d'inertie des bateliers eux-mêmes !

Section II

La Pénichienne

C'est encore une société de remorquage. Notre intention en l'étudiant n'est pas de refaire le même travail que pour la Société Masy. Nous voudrions simplement, en quelques mots, montrer la différence qui existe entre ces deux sociétés qui ont travaillé si utilement pour l'émancipation du petit marinier et retracer ensuite l'histoire de la Pénichienne.

Les différences entre la Société Masy et la Pénichienne sont très sensibles ; alors que la Société Masy procède du principe coopératif, la Pénichienne est purement et simplement une société anonyme.

Dans les deux sociétés, c'est le bateau, l'instrument de travail qui procure l'accès de la société. Mais il donne des droits différents. Alors que dans les « Batelleries Réunies », chaque part correspond essentiellement à la possession d'un bateau, au contraire dans la Pénichienne l'actionnaire peut prendre, aux termes

de l'article 6, une action par bateau, avec faculté de pouvoir acheter quatre actions supplémentaires, sans que toutefois ce chiffre puisse jamais être dépassé.

Donc, dans cette dernière, on fait une part beaucoup plus large au capital, puisque l'actionnaire possesseur d'un seul bateau peut acquérir cinq actions.

C'est une première différence ; en voici une seconde. Elle a trait au partage des bénéfices :

Dans la « Pénichienne », d'après l'article 49 de ses statuts :

« Sur les bénéfices annuels, il est prélevé :

» 1° 20 % pour l'amortissement ;

» 2° 5 % pour le capital ;

» 3° 5 % du capital pour l'intérêt des actions.

» Article 50. — L'excédent des bénéfices est réparti comme suit :

» 90 % aux actionnaires ;

» 5 % au conseil d'administration par part égale ;

» 5 % à l'administrateur délégué. »

Donc 90 % aux actionnaires. Ainsi celui qui dans l'année n'aura pas donné un centime de traction à la « Pénichienne » recevra exactement autant que celui qui aurait passé son année sur les chemins fluviaux, tractionné à ses frais par les remorqueurs de la société.

Au contraire, dans la Société Masy, une fois payé l'intérêt aux actions, une fois assurés le fonds de réserve, l'amortissement et les frais généraux, le surplus, tout le surplus est réparti entre tous les associés, dit l'art. 36, « proportionnellement aux sommes payées par eux dans l'année à laquelle s'appliquent les bénéfices pour frais de remorquage ». Ainsi chaque actionnaire profite des bénéfices ou ristournes dans la proportion où il a

contribué à les créer. Nous sommes aux antipodes de la combinaison de la Pénichienne.

D'où vient cette différence ? Elle saute aux yeux. Elle tient à ce que les actionnaires Masy sont des coopérateurs, c'est le travail qui commande et domine ; dans la Pénichienne, société à forme « capitaliste », l'argent est seigneur et maître et s'adjuge les droits du seigneur.

Que reste-t-il donc d'intéressant dans la Pénichienne ? C'est ce fait que pour être actionnaire, il faut posséder un bateau, et qu'en définitive les bénéfices réalisés vont aux mariniers.

Nous savons que l'idée de la « Pénichienne » a été conçue par M. Chavonin. Son histoire a beaucoup de ressemblance avec la Société Masy. Elle a eu aussi à lutter contre les attaques des Compagnies de Remorquage existantes, elle a connu des dissensions à l'intérieur, a soutenu procès sur procès, mais néanmoins aujourd'hui elle paraît victorieuse.

Elle est propriétaire de six beaux remorqueurs.

Les débuts ont été au point de vue pécuniaire très difficiles.

Le placement des actions ne s'est pas opéré facilement.

Le premier exercice s'est chiffré par des pertes sensibles au point que les actions avaient perdu le tiers de leur valeur. Dans l'exercice 1908-1909, au contraire, les résultats ont été superbes et le compte-rendu accuse un bénéfice de 70.000 francs.

Nous ne pouvons, pour notre part, que former des souhaits de prospérité à cette jeune sœur de la Société Masy. Toutes deux travaillent pour émanciper le

marinier du joug des Compagnies rivales. Il reste à la Société Masy la supériorité incontestable de son principe coopératif et aussi d'avoir avec ses remorqueurs tracé la première l'idée « du marinier tractionnant lui-même son bateau. »

Bien des mariniers se demandent pourquoi ces deux sociétés ne fusionnent pas. Il est certain que l'union fait la force, pourquoi n'en profiteraient-elles pas ?

CHAPITRE SEPTIÈME

LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DE TRANSPORTS PAR EAU
WATTIAU, FERNEZ, BERNARD
COMMANDITE SIMPLE A CAPITAL VARIABLE

La Société coopérative de transports par eau Wattiau, Fernez, Bernard et Cie, que nous allons examiner, est l'une des organisations les plus intéressantes de la batellerie. Elle est pour les transports ce que la Société Masy fils est pour le remorquage. Comme celle-ci, elle est la première du genre. Elle doit son existence à l'esprit d'initiative et de progrès de quelques mariniers. Déjà dans cet ouvrage, nous avons salué leur nom de-ci de-là avec un enthousiasme juvénile. Et certes, ils le méritent bien, car ils ont fait beaucoup pour la batellerie en démontrant que l'idée coopérative pouvait fleurir au sein de la corpération batelière.

Nous allons étudier successivement :

1° Le but que se sont proposé ses fondateurs ;

2° Sa formation, son développement ;

3° Comment elle fonctionne ; ses rapports avec les

mariniers sociétaires, avec les bateliers non sociétaires (auxiliaires) et aussi avec le commerce et l'industrie ;

4° Son avenir ; aura-t-elle des imitateurs ?

1° *But des fondateurs*

Les fondateurs furent :

1° M. Alcindor Carpentier, marinier, demeurant à Compiègne ;

2° M. Adolphin Wattiau, marinier, demeurant à Andrésy ;

3° Et M. Myrtil Fernez, marinier à Andrésy (Seine-et-Oise).

C'étaient de simples mariniers propriétaires de quelques bateaux. Ils se proposèrent, en créant cette société vers décembre 1904, un quadruple but :

a) D'abord consolider la situation du petit marinier. Ils sentaient très bien qu'isolé, ce dernier n'était que faiblesse, et qu'un jour ou l'autre il serait la proie facile des sociétés de transport.

La grève de 1904 avait tant soit peu discrédité les mariniers aux yeux du commerce et de l'industrie, et donné un développement jusque-là inconnu à ces sociétés de transport. Ils résolurent de reconquérir la confiance qui leur avait été enlevée en prouvant que des mariniers associés pouvaient faire aussi bien que celles-ci.

b) Nous connaissons les abus auxquels se livrent certains affréteurs. C'est l'exploitation éhontée du batelier de qui on exige le plus d'argent possible. La société coopérative de transports a justement pour but de supprimer cet intermédiaire coûteux. Pour les associés, c'est le premier bénéfice qu'offre la société.

c) Nous savons quels soubresauts subit le fret en des périodes de temps très rapprochées au grand préjudice du commerce et de l'industrie qui, ainsi, ne peuvent établir leur prix de revient d'une façon stable. La coopérative voulait justement ne pas tenir compte des frets établis sur les marchés d'affrétement et traiter avec les destinataires sur des bases aussi fixes que possible.

d) La Coopérative voulait, enfin, par une utilisation meilleure du matériel de la batellerie, effectuer les transports par eau (1) d'une façon plus rapide en obtenant des Compagnies de Mines des délais pour le chargement et le déchargement de la marchandise et arriver par un roulement continuel des bateaux à obtenir plus de voyages et, partant, plus de bénéfices.

2° *Formation de la Société. — Son développement.*

La première difficulté, après avoir établi des statuts en bonne et due forme en décembre 1904, consistait à trouver des adhérents. Avec l'esprit de routine qui règne malheureusement dans la batellerie, ce n'était pas chose facile.

MM. Carpentier, Wattiau et Fernez et quelques pénichiens, membres de leur famille formèrent un premier noyau de mariniers possédant dix-sept bateaux.

Ce chiffre s'éleva successivement :

Le 22 juin 1905 à..... 36 bateaux
Fin de mai 1906 à.. 43 —

(1) Elle devait entreprendre plus particulièrement les transports de la ligne du Nord vers Paris, la Haute-Seine et la Basse-Seine, sans exclusion néanmoins des autres canaux et rivières de France et même de l'étranger.

Le 22 juin 1907 à..... 56 bateaux
31 mai 1908 à..... 76 —
6 juillet 1909 à... 98 —

En considérant le nombre croissant des bateaux faisant partie de la société, il semble que le succès soit venu bien vite couronner l'œuvre entreprise. Les débuts ont été, au contraire, extrêmement pénibles, et il a fallu, de la part des gérants, une énergie persévérante et s'exposer au risque continuel de perdre tout leur avoir (1). La grosse difficulté après le recrutement des adhérents provenait du manque de clientèle. Durant le premier exercice, le chiffre d'affaires fut si peu important qu'on jugea inutile d'en faire un exercice spécial, et qu'on décida qu'il se confondrait avec celui de l'année suivante.

Les mariniers fondateurs avaient, dans le monde industriel, une clientèle personnelle ; ce fut le premier appoint. Ils continuèrent à passer de petits marchés au cours du jour avec les maisons dont ils avaient l'habitude d'effectuer les transports, notamment avec la papeterie Darblay, d'Essonnes.

Au mois d'août 1905, les gérants eurent connaissance de l'installation d'une importante usine à gaz, la Société d'Eclairage, Chauffage et Force motrice de Gennevilliers. Ils se mirent en rapport avec ses administrateurs et s'engagèrent à transporter pour elle 80 à 100.000 tonnes. C'était, évidemment, un gros marché. Ce n'était pas avec les 36 bateaux que la Coopérative possédait à cette époque qu'elle pouvait mettre ce contrat à exécution. Il fallait nécessairement employer

(1) Ils sont, en effet, dans la situation d'un associé en nom collectif, aux termes des statuts.

des péniches étrangères à la société. Trois mois après la conclusion de ce marché avec Gennevillers, se produisit la catastrophe de Courrières, suivie de la grève générale des mineurs du Nord et du Pas-de-Calais. Tout le matériel de la coopérative fut immobilisé aux rivages des Compagnies houillères.

A la reprise du travail, les industries utilisant la houille, ayant épuisé leur stock de réserve, refaisaient tout naturellement des approvisionnements. C'est à qui aurait eu du charbon et du matériel pour le transporter. Il y eut alors pendant quelque temps une crise véritable des transports qui occasionna une surélévation du fret. La coopérative, qui était liée, par son contrat, avec l'usine à gaz de Gennevilliers, dut payer aux mariniers auxiliaires qu'elle avait engagés un fret supérieur de 1 franc et 1 fr. 50 à celui qu'elle recevait en vertu de son contrat.

Les mariniers étrangers ayant connaissance de cette malheureuse opération, craignant de ne pouvoir recevoir leur fret après le déchargement, exigèrent l'avance intégrale du prix de transport. La commandite, ne recevant son fret du destinataire qu'après l'arrivée de la marchandise, vit rapidement diminuer ses fonds disponibles et force fut aux gérants (associés en nom collectif) d'avancer l'argent nécessaire pour la maintenir. L'heure était grave. Les bateliers associés eux-mêmes récriminaient. Ils recevaient une rétribution moindre que les mariniers libres. Ce résultat devait nécessairement se produire, le forfait consenti par la Coopérative étant inférieur au taux du cours du fret.

Une autre difficulté allait surgir : elle provenait d'une clause que la Société d'Eclairage, Chauffage,

Force Motrice de Gennevilliers avait introduite dans le contrat, et qui lui conférait le droit de substituer à elle-même toute autre société qui aurait pris ses lieu et place et aurait eu la direction des transports de charbons. Les gérants de la Coopérative n'avaient prêté aucune attention à cette disposition. Ils en apprirent bientôt toute la portée quand ils se virent sous le joug d'une Société de Navigation rivale « L'Escaut ».

Cet incident n'était pas fait pour rassurer les mariniers actionnaires, qui s'imaginaient que la Coopérative n'était tout simplement qu'un moyen déguisé pour arriver à l'assujettissement et à la ruine de la petite batellerie.

Heureusement la réussite d'un procès vint dégager la Coopérative de cette tutelle dangereuse et rassurer les mariniers.

Autant les débuts furent difficiles, autant la période qui suivit fut facile et propère. La Coopérative se créa aisément une clientèle. Toute sa réclame consista à bien servir les maisons qui lui confiaient des transports. Elle eut vite bon renom auprès du commerce et de l'industrie. Et aujourd'hui, malgré le grand nombre des bateaux actionnaires, c'est à peine si elle peut faire face aux offres qui lui sont faites et elle doit avoir recours fréquemment à des mariniers étrangers à la Société.

3° *Comment la Société fonctionne.*

La Société comprend des gérants, un conseil de surveillance.

Les actionnaires prennent part à des assemblées générales.

On devine aisément quelles sont les attributions respectives de chacun, aussi nous n'insisterons pas sur ce point. Nous dirons seulement quelques mots des gérants.

MM. Carpentier, Wattiau et Fernez, mariniers, sont, nous le savons, les trois fondateurs de la Coopérative de transport. Le premier, M. Carpentier, se retira pendant l'exercice 1906-1907 ; les difficultés qu'avait rencontrées la Société à ses débuts et aussi des raisons de santé furent la cause de son départ. Il fut remplacé par M. Sylvain Bernard, marinier lui aussi.

Nous devons dire que si la Société coopérative a pris un tel essor, elle en est redevable à l'esprit d'initiative et de conciliation qu'ont montré en toutes circonstances les trois gérants. A certaines heures critiques du début, il a fallu une rare énergie et un réel courage. Car qui pouvait prévoir l'issue d'une telle entreprise ? Et les trois gérants sont indéfiniment responsables sur tous leurs biens, puisque aux termes de l'article 1er des statuts, ils sont dans la situation d'associés en nom collectif. Ce n'est pas le doux mirage de la fortune qui les a tentés, puisque chacun ne reçoit qu'un traitement de 2.000 francs par an.

Les trois gérants sont à la tête de trois bureaux qui se trouvent à Paris, Andrésy et Douai.

M. Wattiau, qui est à Andrésy, s'occupe plus particulièrement de la réglementation du fret. Disons en passant que M. Wattiau est aidé dans ses travaux par sa femme, qui est son secrétaire. Bien qu'elle ne soit rien officiellement et qu'aucune rémunération ne lui soit accordée, elle se dévoue entièrement pour la Société.

M. Fernez, qui est installé à Douai, s'occupe surtout des avances à faire aux bateliers.

M. Bernard, à Paris, opère les recettes de la Société.

Les trois gérants malgré la différence de leurs fonctions, ont tous trois, chacun dans leur région, la mission de diriger la Coopérative et « ils ont tous pouvoirs », aux termes des statuts, pour mener cette œuvre à bien.

Le conseil de surveillance et l'assemblée générale n'offrent rien de particulier.

Ce qui est surtout intéressant, ce sont les *Rapports de la Société avec les mariniers actionnaires, avec les mariniers auxiliaires et aussi avec la clientèle commerciale et industrielle.*

A) *Rapports de la Société avec les actionnaires.*

« Le capital, aux termes de l'article 11 des statuts, peut être divisé en 400 parts de 500 francs, et ce sans aucune formalité et au fur et à mesure des demandes d'admission ». « Chaque part, ajoute l'article 13, correspondra essentiellement à la possession d'un bateau ». Donc, comme pour la Société Masy, c'est le bateau, l'instrument de travail, qui procure l'accès de la Société, mais cette condition nécessaire est-elle suffisante ? Il faut encore faire un versement initial de 500 francs. Point n'est nécessaire d'être marinier ni de conduire soi-même son bateau, il suffit d'être propriétaire d'une péniche. C'est ce qu'indique la rubrique suivante qui est en tête des statuts : Coopérative composée « uniquement de propriétaires de péniches les conduisant eux-mêmes ou non ».

Il faut, en outre, verser une somme égale à la part

revenant à chaque adhérent dans le fonds de réserve constitué avec les bénéfices.

Et naturellement il faut être admis par les gérants. Ceux-ci se montrent assez difficiles et ne prennent que des mariniers connus pour leur honorabilité et leur loyauté et propriétaires de bons bateaux.

Le batelier est donc accepté. Il est tenu de faire les transports qui ont été entrepris par la *Société, et quels qu'ils soient.* On nous objectera qu'à ce jeu le marinier y perd son indépendance et sa liberté. C'est vrai, mais que d'avantages n'a-t-il pas ?

Tout d'abord, il n'a pas à s'occuper de l'affrétement, car les gérants se chargent de lui trouver des transports.

Ensuite, il arrive à accomplir un plus grand nombre de voyages. Alors que le batelier libre fait quatre voyages Lens-Paris par an au maximum, le marinier associé effectue en moyenne cinq transports de cette importance et parfois six et six et demi.

Car la Coopérative a résolu le problème de l'utilisation la meilleure du matériel de la batellerie, et voici comment elle y arrive : Les gérants sont constamment avertis de l'endroit où se trouvent leurs bateaux. Les associés se rendant à Paris avec un chargement doivent les prévenir du jour du chargement et de leur passage à Douai, Cambrai, Saint-Quentin et Janville ; au retour, de leur passage à Conflans, Chauny, Saint-Quentin, Cambrai, Bassin-Rond, Douai. En un mot, les gérants sont avisés tous les quatre ou cinq jours de l'endroit où se trouvent les bateaux associés, et dès qu'un bateau est libre on lui donne un voyage.

On peut se demander comment se détermine l'attribution entre associés d'un transport à effectuer ? Car

des mariniers peuvent avoir intérêt, semble-t-il, à prendre tel transport plutôt que tel autre.

Au point de vue pécuniaire, comme les bateaux ne chôment pas, qu'ils aillent de Lens-Dunkerque ou Lens-Paris ou Lens-Amiens, le résultat est identique. Il y a pour tous les associés un tarif-type qui est établi pour trois mois et pour une certaine distance. Les autres transports donnent droit à une rémunération proportionnelle au tarif de base et au parcours à effectuer, si bien que pendant qu'un marinier ira de Lens à Paris, un autre fera deux ou trois transports pour Dunkerque. Il y aura compensation.

En tout cas, pour qu'il n'y ait pas de récrimination, c'est le tour de rôle qui détermine l'attribution du voyage, et cette attribution (due un peu au hasard), est, retenons-le bien, *obligatoire* pour l'associé qui ne peut la refuser. Il y a trois tours de rôle : un pour les mines du Pas-de-Calais. Il s'établit à l'écluse de Courchelettes et les bateliers prennent rang suivant la date et l'heure auxquelles ils passent. Il en existe deux autres qui sont établis dans les mêmes conditions, le premier à l'écluse du Pont-Molin, à Bouchain, pour les mines du Nord, le second à l'écluse de Condé, pour la Belgique. C'est le passage aux écluses (1) qui constitue pour le marinier l'obligation de prendre le premier voyage.

Quelle est la rétribution qu'accorde la coopérative ?

Nous savons que le marinier indépendant subit toutes les variations de fret. Il touchera, à certaines époques de l'année, 6 francs de la tonne Lens-Paris et à d'autres 4 francs 25. Les gérants, MM. Wattiau, Fernez, Bernard se sont efforcés d'établir l'égalisation

(1) Les éclusiers renseignent les gérants sur ces passages.

du fret pour le marinier associé. Le marinier aura un peu moins si le cours du fret est très élevé, et il aura plus si au contraire il est très bas. Et en général, il y a bénéfice pour le batelier de la Coopérative. C'est ainsi qu'en 1909, la moyenne du fret concédé par la coopérative est de 5 francs 05, alors que le batelier indépendant a obtenu 4 fr. 84.

Qu'on ajoute à cela que l'associé n'a pas de commission à payer, et que le bénéfice réalisé par le marinier associé est en moyenne supérieur de 0,31 centimes par tonne à celui du batelier ordinaire (1).

Ce n'est pas le seul profit : car le marinier a encore d'autres droits dans le fonds de réserve. Les gérants sont tenus, aux termes de l'article 16 des statuts, de constituer un très important fonds de réserve à l'aide de prélèvements effectués sur les bénéfices sociaux provenant de la différence entre le prix de transport payé par le destinataire et celui accordé au marinier actionnaire.

Ce fonds de réserve, qui sert de fonds de roulement journalier, s'est élevé progressivement :

Le 22 juin 1905.....à 3.600 fr.
Le 22 juin 1907.....à 17.445 —
Le 31 mai 1908.....à 29.412 —
Le 6 juillet 1909....à 46.623 —

Ce qui fait que chaque part souscrite originairement à 500 francs, vaut, aujourd'hui, 993 fr. 50. Les gérants n'ont pas l'intention de grossir démesurément ce fonds de réserve. Il n'y a jamais dans la Société de partage de bénéfices en fin d'année. Le bénéfice augmente le

(1) Le batelier de la Coopérative a à sa charge les mêmes frais que le batelier libre.

fonds de réserve, et quand celui-ci aura atteint un certain chiffre qui mettra la Société à l'abri des risques, il s'écoulera sous la forme d'un fret plus rémunérateur accordé au marinier. Le travail bénéficiera d'un surcroît de salaire.

C'est cette somme de 993 fr. 50 que doit payer tout marinier désirant entrer dans la Société, c'est aussi le montant des droits qu'il recueillera à sa sortie.

Deux faits peuvent donner naissance au départ d'un associé : l'exclusion ou la retraite ; dans les deux cas, il faut un vote de l'assemblée générale des actionnaires.

B) *Rapports de la Société avec les Mariniers auxiliaires.*

Quand la Société n'a pas suffisamment de bateaux pour satisfaire sa clientèle (1), elle est obligée d'avoir recours à des péniches étrangères qu'elle affrète au cours du jour. Elle joue alors le rôle d'un véritable affréteur et perçoit une commission qui, généralement, est de quarante francs.

C) *Rapports avec le Commerce et l'Industrie.*

Naturellement la Société fait les voyages isolés qu'on lui confie, mais elle entreprend surtout des forfaits, s'engage à transporter tant de tonnes (100.000 par an) pour une maison, moyennant un prix de tant.

Peu lui importe si les cours du fret ordinaire viennent à monter ou à baisser ; elle n'a rien à perdre ni à gagner pour les transports qui sont confiés aux actionnaires. Si, au contraire, elle est obligée d'avoir recours à des mariniers étrangers, les soubresauts du fret sont marqués pour elle par un bénéfice ou une perte.

(1) Ce fait ne se produit qu'en hiver par suite des hautes eaux et du mauvais temps; il faut alors de 10 à 20 bateaux étrangers pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier et février.

Toutefois, plus ses forfaits sont élevés, plus le fret qu'elle peut accorder à ses mariniers est rémunérateur.

La Coopérative, par la façon sérieuse dont elle traite les affaires, a, aujourd'hui, une clientèle très importante dans le monde du commerce et aussi dans les mines (1).

Des mariniers confondent parfois la Coopérative Wattiau, Fernez et Bernard avec les sociétés ordinaires de transport par eau et pourtant une grande différence les sépare. Ces dernières font de la spéculation, entreprennent des forfaits au prix le plus élevé et les recèdent par fractions à des mariniers au fret le plus bas possible, s'attribuant ainsi tout le bénéfice. Dans la Coopérative Wattiau, Fernez et Bernard, au contraire, c'est toujours le petit pénichien actionnaire qui profite de tout, soit qu'il touche des frets plus rémunérateurs ou que ses droits dans le fonds de réserve augmentent la valeur de sa part.

4° Avenir de la Société ; Aura-t-elle des imitateurs ?

Augmentera-t-elle indéfiniment le nombre de ses bateaux ? Nous ne sommes pas portés à le croire, d'après ce que nous disaient ses gérants, car si la Société arrive à trouver du travail pour 100 bateaux, avec un nombre plus grand se pose le problème de l'utilisation du matériel en cas de crise commerciale. Et, certes, les gérants ne tiennent pas à assumer une responsabilité à laquelle ils ne pourraient parer. Aussi, il est à croire que la Société ne s'étendra pas indéfiniment, quoique ses statuts admettent 400 porteurs de part.

(1) Mines de Lens, de Courrières, de Liévin, de Béthune, Société d'Éclairage, Chauffage et Force motrice à Paris, la Société d'Électricité à Paris, la Compagnie d'Électricité de l'Est Parisien, etc., etc.

La Coopérative Wattiau a réussi, c'est chose certaine ; mais cette prospérité est due principalement à l'intelligence des affaires, au dévouement sans bornes qu'apportent MM. Watteau, Fernez et Bernard. Et, pour notre part, nous sommes convaincus que les succès remportés par cette Société sont des succès tout personnels.

Récemment, à Douai, vient de se fonder une société du même genre, la Société Demon et C^ie^. Ses statuts sont semblables à ceux de la Coopérative Wattiau, Fernez et Bernard. Réussira-t-elle ? Nous l'espérons, si elle sait, somme sa sœur aînée, créer et maintenir une discipline ferme entre ses membres et obtenir la confiance du commerce et de l'industrie. En tout cas, ses chefs sont, nous a-t-on dit, très expérimentés.

Il est évidemment désirable que ces sociétés se propagent entre mariniers. Ce qui manque, malheureusement aux bateliers, c'est l'esprit de subordination. Ils n'aiment pas à se laisser commander par leurs camarades. Ils sont libres et indépendants et ils veulent rester tels. Dans ces conditions peuvent-ils se plaindre de leur sort ?

Et puis reste la question du gérant à mettre à la tête ; ce n'est pas la question la plus aisée à résoudre ! ! !

CHAPITRE HUITIÈME

ASSURANCES MUTUELLES

Le marinier connaît peu les œuvres de prévoyance sociale, les Sociétés de secours mutuels, Caisses de retraites, d'Assurances contre les maladies ou le chômage, Caisses d'épargne. Ce n'est pas que des tentatives n'aient été faites pour provoquer la fondation de quelques-unes. Rappelons le premier essai de M. Chavonin pour instituer des retraites aux mariniers avec la commission d'affrétement de 5 % payée au Syndicat, la Vigie ou société des bateliers secouristes. Le Syndicat général de la Marine a essayé, lui aussi, de créer une grande Société de secours mutuels, mais sans succès, et c'est à peine si actuellement nous pouvons signaler deux sociétés de ce genre : la Mutuelle populaire, fondée récemment à Béthune, et la Saint-Julien, les Amis du Commerce de Condé qui sont, avant tout, des sociétés d'assurances mutuelles contre les avaries des bateaux et des marchandises, mais assurent également leurs

membres contre les accidents et leur allouent, en outre, des frais médicaux en cas de maladie.

« La création d'une organisation mutualiste, dit en substance M. Marlio (1), se heurte au manque d'instruction de la batellerie et à l'état de dispersion matérielle dans lequel elle vit. Il est bien difficile, en effet, de grouper en une même société des individus qui se connaissent à peine, ne peuvent se réunir qu'exceptionnellement,et sur lesquels en cas d'accident ou de maladie, la Société ne peut exercer qu'un contrôle insuffisant Il est, au contraire, assez facile de contrôler la nature et l'importance des avaries et dégâts matériels sur les bateaux et les marchandises qu'ils portent. Aussi les sociétés d'assurances mutuelles contre les risques de cette nature sont-elles très répandues en Belgique et dans le nord de la France où elles groupent de douze à treize cents membres ».

Voici le nom de ces diverses sociétés d'assurances mutuelles :

Dans le département du Nord : l'Espérance, la Prévoyance de Mortagne, la France de Thun, la Société Sainte-Marie, les Amis Réunis de Nivelle, le Nord, la Liberté, la Prévoyance, l'Espérance de Maulde, l'Union, la Saint-Julien de Condé, l'Union, la Prévoyance, la Saint-Julien de Dunkerque,

Dans le département du Pas-de-Calais, les Mariniers réunis de Pont-à-Vendin,

A Paris, la Société française d'Assurances mutuelles.

Ces diverses sociétés comprennent un petit nombre de membres, de 80 à 150. Leur organisation est extrême-

(1) Revue de Paris, 15 août 1909, article *Le Marinier*, déjà cité.

ment simple. Elles ont un comptable qui perçoit les diverses recettes et paie les indemnités. Et il faut leur rendre cette justice que d'une façon générale, elles sont très bien gérées. Un compte-rendu est lu, chaque année, en assemblée générale.

Les avantages que recueillent les sociétaires d'une mutuelle en dehors des liens de confraternité et de solidarité qui les unissent d'une façon très réelle sont surtout pécuniaires.

Chaque membre verse comme mise d'entrée, suivant les Compagnies 0 fr. 20, 0 fr. 30, 0 fr. 40, 0 fr. 50 centimes par tonne susceptible d'être transportée par le bateau, et une prime annuelle beaucoup plus faible.

Alors que le coût d'une police annuelle prise à une Compagnie à prime fixe (1) est de 150 à 170 francs en moyenne, dans les assurances mutuelles de bateliers, la cotisation annuelle est seulement de la moitié de cette somme, soit 80 francs en moyenne.

Voici le compte d'un batelier faisant partie de l'Union de Dunkerque :

Doit :

1903	Part acte d'adhésion.....	6 38
1904	Avaries et frais généraux 1903-1904.	50 00
—	— 1904-1905.	29 00
—	— 1905-1906.	21 00
	Total.....	106 38

(1) Il y a quatre compagnies d'assurances fluviales à prime fixe : les Assurances Générales, la Foncière, la Sphère l'Armorique, la Mélusine prévoyance.

Avoir :

1903	Pour entrée : 200 tonnes à 1 franc....	200	62
1904	Cotisation	80	00
1905	—	80	00
1906	—	80	00
	Total.....	440	00
		106	38
		333	62

Balance :

Reste 333 francs au crédit.

Si ce marinier avait fait partie d'une assurance à prime fixe, il aurait payé environ 150 francs de police annuelle, soit, pour trois années, 450 francs, tandis qu'étant sociétaire, il retrouve une somme de 333 fr. 62. Ce qui constitue, dans l'espèce, un bénéfice de 783 fr. 62.

Evidemment, les adhérents d'une société d'assurances mutuelles se garantissant réciproquement contre les risques sont difficiles pour l'admission de leurs membres et ne consentent à assurer que des bateliers possédant, à leur entrée, des bateaux neufs.

Un avantage d'un autre ordre consiste en ce que certaines mutuelles, ainsi par exemple la France de Thun, assurent le mobilier et les agrès du batelier, ce que ne font jamais les assurances à prime fixe avec lesquelles le marinier supporte lui-même ce risque. Les assurances mutuelles qui subsistent sont prospères ; il en est malheureusement qui, faute de gestion et de contrôle suffisants, n'ont pu résister.

C'est qu'en effet, s'il est facile de constituer une

association mutuelle contre les risques, il est plus difficile de la maintenir. Il faut un contrôle sérieux et des agents qui, en cas de sinistre puissent prendre, sur place, toutes les mesures nécessaires pour sauver ce qui peut l'être et diminuer ainsi l'indemnité à payer au sinistré. C'est ainsi que les compagnies à prime fixe ont de nombreux agents qui ont, entre autres attributions, cette mission particulière et, certes, elles ne font qu'en retirer profit.

On compte, dans la batellerie, 10 à 15 % de sinistres dus à des causes diverses : Fausse manœuvre, coups de vent jetant les bateaux sur les rives, « reflux de bassinet », abordages entre péniches, incendie.

Comme on le voit, pour n'atteindre qu'un petit nombre de bateliers, les assurances mutuelles peuvent donner d'excellents résultats, surtout si elles veillent au bon recrutement de leurs membres et de leurs bateaux. Il y a, toutefois, un danger : dans les cas de mauvaises années répétées, elles peuvent devenir très onéreuses pour leurs adhérents.

Il semble regrettable à ce point de vue qu'elles ne puissent fusionner entre elles ou du moins se former avec un plus grand nombre de sociétaires. Elles auraient ainsi plus de surface, plus de têtes pour faire supporter les risques. Mais les bateliers se connaissent si peu et sont si méfiants entre eux. Peut-être qu'un Syndicat pourrait tenter l'aventure, et encore le lien syndical serait-il suffisant ? Il est lui-même si fragile !

CHAPITRE NEUVIÈME

L'ÉCOLE BATELIÈRE

Il est étonnant que la corporation qui a eu l'honneur de fonder Paris, la ville Lumière, soit justement celle qui de nos jours soit la plus arriérée et la moins instruite. On compte en effet, 45 à 50 % de bateliers qui ne savent ni lire ni écrire.

Et pourtant ces mariniers ne sont pas des gens ordinaires. Indépendamment des raisons qui poussent tout individu à acquérir des connaissances, ils en ont, eux, de toutes spéciales. Au point de vue commercial, ce sont des contractants, qui ont à discuter avec les affréteurs, avec l'expéditeur et le réceptionnaire de la marchandise. Ils signent quatre ou cinq fois par an et parfois plus, des contrats qui peuvent avoir des conséquences néfastes pour eux, s'ils ne sont pas capables de se rendre compte de ce qu'ils contiennent.

Aussi a-t-on compris l'intérêt énorme qu'il y avait pour eux de s'instruire ; et alors s'est posée la question de l'école batelière.

Le batelier est un nomade, il parcourt les canaux,

il séjourne dans les gares d'eau, mais trouve difficilement, par suite de ses déplacements continuels, le moyen d'envoyer ses enfants à l'école.

Personnellement, il ne peut donner une instruction dont il n'a pas été pourvu. Et s'il a eu quelque savoir, il est rouillé depuis longtemps, et puis il a assez à s'occuper à bord de son bateau sans avoir à faire l'instituteur aux heures de repos.

Il faut donc instruire l'enfant en dehors de la famille.

Nous passerons sous silence les diverses conceptions plus ou moins pratiques que l'on a mises en avant, et nous n'examinerons que celles qui sont susceptibles de donner des résultats.

Une première solution consiste à envoyer les enfants à la période de chômage ou pendant les stationnements à l'école de l'endroit où l'on s'arrête. Cette façon de procéder ne donne que des résultats déconcertants pour l'enfant qui arrive au cours de l'année ne sachant rien, alors que ses jeunes camarades sont avancés. A cause de son ignorance le maître ne peut s'occuper de lui et le temps s'écoule sans qu'il apprenne rien.

Aussi l'internat seul peut donner de bons résultats, c'est lui qu'on voudrait voir établir officiellement pour les petits mariniers. Il fonctionne déjà pour quelques-uns, mais à titre privé.

Certains bateliers mettent en pension, pendant deux ou trois ans, leurs enfants chez des particuliers qui se chargent, moyennant 20 ou 25 francs par mois, de les entretenir et de leur faire suivre les classes de l'école primaire locale. Ce système est en tous points excellent, mais il ne donne pas l'instruction professionnelle dont a tant besoin le marinier.

Certains syndicats ont pris l'initiative de la création d'écoles-internats affectés spécialement à l'instruction des petits bateliers.

Des négociations ont eu lieu à plusieurs reprises entre « *l'Alliance batelière* » et la Municipalité de Douai pour la fondation d'une école-internat dans cette dernière ville. Les plans étaient faits, superbes à tous points de vue. On avait voulu faire très grand et très beau. La construction du seul immeuble aurait coûté 750.000 francs ! Naturellement rien ne fut fait, faute d'argent.

Comme œuvres existantes, nous citerons « l'Enfance Batelière », qui s'est formée en 1905, sous les auspices du Syndicat de la Batellerie. Cette société a pour but de recueillir auprès du commerce des cotisations permettant de créer des bourses pour donner deux ans d'instruction primaire aux jeunes enfants de mariniers que les parents ne peuvent mettre en pension.

Une école spéciale a été créée par M. l'abbé Marcant, rue de la Paix, 22, à Dunkerque. Elle a été construite à l'aide de souscriptions. Voici comment elle fonctionne : Il y a à Dunkerque 2.000 bateaux qui y stationnent trois ou quatre fois par an et chaque fois en moyenne pendant un ou deux mois.

A chaque séjour, les enfants vont à l'école de M. l'abbé Marcant. Douze cents y passent chaque année. En outre cette école reçoit vingt à vingt-cinq pensionnaires au prix de 20 francs par mois.

Pour entretenir cette œuvre, son directeur a établi un « économat » qui vend de l'épicerie, de la mercerie et autres articles. Les acheteurs bateliers ont pour chaque achat un bon constituant une remise de 10 % sur le prix payé, et au moyen de ces bons ils peuvent envoyer leurs enfants en classe.

Naturellement il faut beaucoup d'argent et l'abbé Marcant couvre l'insuffisance en allant de ville en ville recueillir les souscriptions de ceux qu'intéresse la batellerie. Il se propose d'établir un cours d'instruction professionnelle de façon à éclairer le jeune batelier sur sa profession et à l'outiller pour la vie.

A citer l'Œuvre interdiocésaine (1) créée par M. l'abbé Plateau, qui s'occupe, lui aussi, des petits mariniers. L'Académie française vient d'accorder à son fondateur le prix Monthyon de 1909 d'une valeur de 2.000 francs.

Les petits bateliers ont généralement l'esprit très éveillé. Ils voient toujours des gens et des choses nouvelles. Et, fait curieux, tout enfants ils apprennent très facilement. Vers l'âge de douze ou treize ans on a de très grandes difficultés pour leur inculquer les rudiments de la science : la lecture et l'écriture.

Il est certain qu'il faudrait quelques écoles spéciales. Trois au moins : deux dans le Nord, à Dunkerque et à Douai, et une troisième aux environs de Paris. Evidemment il y aurait des frais énormes pour les entretenir, mais l'intérêt général y trouverait son compte. Le marinier rend assez de services au commerce et à l'industrie et les petits bateliers, tout comme leurs frères de la ville, ont droit à l'instruction ! Pourquoi ne pas la leur accorder ?

(1) Paris, quai de la Rapée.

CONCLUSION

A voir passer doucement la péniche flamande sur nos canaux et nos rivières, il semble que rien ne vient troubler la sérénité de ceux qui l'habitent. Et pourtant, quand avec eux on lie conversation, on constate qu'il en est tout autrement. Le tableau poétique est remplacé par un autre beaucoup plus sombre.

Aux mœurs simples et rustiques, avec des allures de grand enfant gai et irréfléchi, seul parmi tous les artisans, le marinier possède encore son instrument de travail. Mais cette possession paraît bien précaire et, si le batelier persiste à ne point s'abriter sous de solides associations corporatives, il en sera bientôt dépossédé.

Hélas ! ses adversaires sont trop nombreux : les affréteurs (pas tous) d'une part, les sociétés de transports de l'autre et aussi les Compagnies de chemins de fer.

Pour lutter, il s'est laissé embrigader dans quelques syndicats. Les plus violents ont eu tout le succès, mais n'ont été qu'une flambée dans le ciel de la batellerie. L'un d'entre eux, au lieu de le défendre, a même essayé de détruire l'heureuse harmonie qui régnait entre le commerce et l'industrie et la batellerie en instaurant l'ère des grèves.

Toutefois, de généreuses initiatives n'ont pas craint de lutter courageusement contre ceux qui essayaient de prolétariser ce pauvre marinier et encore une fois nous saluons les Masy, les Wattiau, les Fernez et les Bernard, qui ont démontré les bienfaits de la coopération, par des expériences pratiques et ont, par le fait, supprimé bien des abus !

Pourquoi n'y a-t-il pas plus d'entente, pourquoi n'y a-t-il pas plus d'œuvres sociales batelières, c'est que les mariniers sont illettrés et de plus il leur est difficile de se réunir, de se concerter ; de par leur profession ne sont-ils pas des chemineaux ? « les chemineaux de nos canaux et de nos rivières ! »

Vu :
Le Doyen,
E. BINET.
Nancy, le 7 mars 1910.

Vu :
Le Président de la thèse,
J. Garnier.
Nancy, le 7 mars 1910.

Vu et permis d'imprimer :
Nancy, le 8 mars 1910.
Le Recteur de l'Académie :
Ch. ADAM,
Correspondant de l'Institut.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

Formule d'un acte de vente de bateau

Pardevant Me....., notaire à la résidence de....., soussigné.

A comparu :

Monsieur....., constructeur de bateaux, demeurant à.....

Lequel a, par ces présentes, vendu à Monsieur....., batelier, et à Madame....., son épouse de lui autorisée, domiciliés à....., tous deux à ce présents et acceptant.

Un bateau neuf, dit de « trente-huit » mètres, nommé « *Le Formidable* », immatriculé au bureau de la navigation à Lille, sous le N° ....., et se trouvant dans la rivière de....., à....., où les acquéreurs en ont pris livraison ce jour.

Ce bateau a été construit dans le chantier du vendeur sous la surveillance des acquéreurs, et ceux-ci déclarent l'avoir de nouveau vu et visité dans toutes ses parties et l'accepter. En conséquence ils déchargent le vendeur de toute responsabilité et renoncent à toutes réclamations, de quelque nature qu'elles puissent être.

Prix et Conditions

La présente vente est faite moyennant le prix principal de quatorze mille francs.

A compte de cette somme le vendeur reconnaît avoir reçu des acquéreurs :

1° En espèces versées tant ce jour, qu'antérieurement quatre mille cinq cents francs..... 4.500

Et 2° Au moyen de la remise effectuée ce jour de leur vieux bateau, nommé « Petit-Pierre », dit de trente-huit mètres et immatriculé à Lille sous le N°....., la valeur de deux mille francs..... 2.000

Ensemble six mille cinq cents francs, dont d'autant quittance..... 6.500

En sus du prix, les acquéreurs ont versé ce jour au vendeur une somme de cent francs, comme droit de « boutage à l'eau », selon l'usage.

Les acquéreurs s'obligent conjointement et solidairement entre eux, et obligent leurs ayants-droit avec indivisibilité et solidarité, à payer la somme de sept mille cinq cents francs qu'ils redoivent sur le prix de la présente vente, à raison de cinq cents francs par an, et à en servir à compter de ce jour et jusqu'à parfaite libération les intérêts au taux de cinq pour cent l'an.

Chaque terme du prix principal et les intérêts annuels seront payables au vendeur en son domicile, en espèces d'or ou d'argent ayant cours en France, le....., de chaque année, et pour la première fois le.....

A défaut de paiement de tout ou partie d'une annuité à son échéance, la somme restant due deviendra exigible huit jours après un commandement de payer resté infructueux, sans préjudice aux intérêts au taux de cinq pour cent l'an que produiront de plein droit ceux non réglés à l'échéance.

Comme condition aléatoire du présent contrat, il est formellement entendu que dans le cas où les intérêts ci-dessus stipulés seraient passibles d'un impôt quelconque à la charge du créancier, la somme qui resterait due deviendrait immédiatement exigible, à moins que les acquéreurs ne consentent à majorer lesdits intérêts d'une somme égale au montant de l'impôt.

Les acquéreurs s'interdisent jusqu'à complète libération le droit de vendre, échanger, donner en bail ou aliéner à un titre quelconque le bateau présentement vendu sans le consentement exprès et par écrit de M..... (vendeur), à peine d'exigibilité

immédiate de tout ce qui resterait dû et de tous dommages-intérêts.

A la suite de la somme restant due et de ses intérêts, ainsi que des frais de mise à exécution s'il y a lieu, le bateau vendu et ses accessoires demeureront affectés par privilège spécial réservé au vendeur.

En outre, les acquéreurs remettent à titre de gage et nantissement, conformément aux articles huit et suivants de la loi du dix-sept mars mil neuf cent neuf, à M. ..... qui accepte, le fonds de commerce de batelier qu'ils exploitent actuellement, et comprenant l'enseigne et le nom commercial, la clientèle, l'achalandage et le matériel, ensemble le bateau présentement acquis, ses agrés, et tous autres bateaux et agrés qu'ils possèdent, ou pourront posséder dans l'avenir.

Le présent nantissement sera inscrit dans le délai de quinze jours, au greffe du tribunal de commerce de ....., dans le ressort duquel se trouve le domicile des débiteurs, et où le fonds de commerce donné en nantissement est réputé avoir son siège, et l'inscription sera renouvelée, s'il y a lieu, à l'expiration du délai de cinq ans, le tout aux frais des acquéreurs.

Pour assurer l'effet des privilèges résultant de la vente ou de nantissement, il est formellement convenu que, dans le cas où une loi instituant les hypothèques fluviales serait votée et mise en vigueur, le vendeur aurait le droit d'exiger le paiement immédiat du solde du prix en principal et accessoires, à moins que les acquéreurs ne lui confèrent une garantie hypothécaire,au premier rang, sur le bateau vendu.

Pour plus de garantie, les acquéreurs s'obligent à conduire et habiter constamment par eux-mêmes le bateau vendu et à le garnir de matériel et mobilier d'une valeur au moins égale à une annuité en principal et intérêts.

Ils s'engagent en outre à faire assurer de suite et à leurs frais le bateau vendu et ses accessoires, contre les risques ordinaires de la navigation, par une Compagnie agréée par le vendeur et à maintenir cette assurance jusqu'à parfaite libération. Prévoyant le cas de sinistre, ils cèdent et délèguent à Monsieur....., qui accepte, pareille somme à celle qui resterait due en principal et

intérêts, à prendre par préférence à eux-mêmes et à tous autres dans le montant de l'indemnité qui serait allouée par la Compagnie d'assurances, pour ledit Monsieur..... toucher ladite somme sur simples quittances de qui il appartiendra. Pour faire signifier cette délégation, tout pouvoir est donné au porteur de la grosse ou d'un extrait des présentes.

Et pour l'exécution des présentes, les comparants ont fait élection de domicile, en l'Etude du notaire soussigné, avec attribution de juridiction à.....

Dont acte.

Fait et passé à....., etc. ....

ANNEXE N° 2

Convention d'affrétement

Destination : Paris, La Villette ou les environs.

Prix : 6 francs 15 par 1.000 kilogrammes pour La Villette.

Tonnage approximatif ..... 300 tonnes

Pour les bassins du Nord et du Pas-de-Calais, de Mons, du Centre belge de Charleroi et de Liége.

Entre les soussignés....., agissant pour et au nom de Monsieur....., d'une part, et le sieur....., de....., patron du bateau....., assuré à la Société du....., d'autre part, ont été faites les conventions suivantes :

Ledit batelier s'engage à faire un transport de..... tonnes de charbon, avec le bateau ci-dessus désigné, lequel sera chargé à son tour de rôle effectif d'arrivée au rivage de Béthune-lez-Bruay, mines de Bruay, pour un port quelconque du tableau ci-contre, au choix du destinataire, Monsieur..... déclinant toute responsabilité pour retard dans le chargement.

Le prix du fret est fixé d'un commun accord à 6 fr. 15 pour la destination de Choisy-le-Roi, de Paris, La Villette, et proportionnellement pour le port de déchargement qui leur sera indiqué en cours de route ou à son arrivée à La Briche, avec différence en plus ou en moins, suivant le tarif ci-contre.

Le batelier devra se rendre à port dans le délai maximum de..... jours à partir du lendemain de la signature de la présente convention. Il accomplira son voyage aussitôt chargement, sauf en cas de force majeure. En cas d'interruption de navigation en cours de route, il devra prévenir aussitôt le destinataire en indiquant son adresse.

Pour les différences applicables aux ports compris entre le Pecq et Choisy-le-Roi, et non prévues au tableau ci-contre, le

fret sera calculé proportionnellement à la distance parcourue sur la base du port le plus proche.

Il est accordé, pour le déchargement du bateau, quinze jours ouvrables à partir du lendemain de son arrivée à destination. Passé ce délai, l'indemnité due au marinier sera de huit francs par chaque jour ouvrable de planche.

Il sera fait au batelier, par Monsieur....., une avance de cinq cents francs à valoir sur son fret, sous déduction à sa charge des intérêts et de la commission de banque, et il lui est interdit de prendre, en cours de route, plus des deux tiers du montant de son fret, y compris l'avance qu'il aura reçue au départ.

La solde du fret sera payé au batelier après déchargement et vérification du poids.

Quelle que soit la nature du combustible transporté, le marinier sera tenu de rendre au déchargement la quantité portée sur la lettre de voiture, sans qu'il puisse prétendre à aucun déchet de route. En cas de manquant, quelle qu'en soit l'importance, retenue lui sera faite au prix facturé sur bateau au destinataire.

Si le manquant excède mille kilos, mais dans ce cas seulement, le marinier supportera les frais de pesage à raison de 0 fr. 25 par tonne du poids reconnu.

Le marinier accepte, au choix du destinataire, la constatation du poids de son chargement soit à son bord ou au bout de la planche, soit sur une bascule publique, à la condition qu'il en existe une sur le port de débarquement, le pesage étant fait, dans tous les cas, en présence du marinier, qui sera tenu d'y assister.

En cas de sinistre ou d'avarie, le marinier devra immédiatement prévenir le destinataire de la marchandise qu'il subroge dans tous ses droits et actions contre l'assurance sus-nommée. L'assurance doit égaler au moins la valeur entière de la marchandise chargée et devra être valable pour toute la durée du voyage jusqu'à complet débarquement.

Le batelier devra prévenir le destinataire par lettre affranchie du passage de son bateau aux endroits qui leur seront indiqués sur sa lettre de voiture, et, à son arrivée à La Briche, demander sa destination définitive.

Le marinier ne pourra se prévaloir d'aucune autre convention faite avec l'affréteur, d'usage de place, ou de toute autre clause insérée dans la lettre de voiture, contraire à la présente convention, qui restera seule valable en cas de contestation entre les parties.

Fait double et de bonne foi, le..... 19.....

A Lille, le..... 19.....

LE BATELIER, L'AFFRÉTEUR,

(Signature) (Signature).

ANNEXE N° 3

Convention du 22 Septembre 1904

Pardevant le Comité Général pour la défense des intérêts maritimes et commerciaux du port de Dunkerque, ont comparu :

MM. Philippe Aget, veuve Bollaert aîné, Delegrange et C^ie^, Arcole Dupont, Louis Landron, Bernard, Maes, Georges Mouton, Paul Verlynde et Ernest Waeterloot, courtiers fluviaux à Dunkerque ;

Et MM. Léon Leroy, Dupuis, Sonneville, Spelle, Lordemus, mariners délégués des bateliers, qui ont déclaré avoir tous pouvoirs de leurs collègues pour prendre et accepter les décisions suivantes :

Article Premier. — Un bureau dit *Bureau de Tour* sera institué dans un local déterminé par les courtiers fluviaux ; son personnel se composera d'un ou deux employés, désignés d'un commun accord par les courtiers fluviaux et les délégués mariniers, et révocables par l'une ou l'autre des deux parties. En cas de révocation, le ou les successeurs seraient désignés d'un commun accord par les soussignés ; un employé ne pourrait pas assurer le double service d'inscription et de contrôle, un second employé sera nommé et révoqué dans les mêmes conditions. L'employé aura pour fonctions d'établir le tour de tous les bateaux libres et de contrôler, au besoin, si ceux-ci sont réellement disponibles, comme le déclareront leurs propriétaires. Ce bureau fonctionnant sous la surveillance de la Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux de Dunkerque et des mariniers pour la défense des intérêts communs et des mariniers délégués, il demeure entendu qu'aucun des bateaux mis en tour ne pourra être désigné par l'employé chargé du service à un affréteur quelconque, ou être affrété par un affréteur quelconque qui ne ferait point partie de la Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux de Dunkerque.

La Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux de Dunkerque paiera les dépenses relatives à la location du bureau, à son installation matérielle et autres frais accessoires.

Au cas où la nomination d'un second employé serait nécessaire, elle pourvoiera à ses appointements. Elle formera une caisse par un *versement gracieux* de 2 fr. 50 (deux francs cinquante centimes) par bateau faisant un fret minimum de 500 francs et de 1 franc par bateau faisant un fret inférieur à ce chiffre. Sur les fonds de cette caisse seront prélevés les appointements de l'employé présenté par les délégués mariniers et accepté par la Chambre des courtiers fluviaux, et le solde sera versé à une *caisse de secours au profit de mariniers nécessiteux*, caisse qui sera constituée ultérieurement, conformément aux lois et décrets en vigueur.

Une commission mixte de courtiers fluviaux et de mariniers délégués décidera des secours et de l'importance de chacun d'eux à accorder aux mariniers.

Art. 2. — Tout contrat d'affrétement devra indiquer la date à laquelle *la planche* commencera.

Art. 3. — Pour les marchandises sur quai ou à bord des navires actuellement dans le port, *la planche*, comprenant dix jours ouvrables de chargement, commence à courir au plus tard le lendemain de l'arrivée de la bélandre au point de chargement.

Pour les affrétements concernant des navires attendus, il est admis en principe que les bélandres sont affrétées deux jours avant la date d'arrivée de ceux-ci, et il demeure entendu que si cinq jours après l'affrétement le navire n'était pas arrivé, les jours de chargement commenceront à courir à partir du sixième jour.

Art. 4. — Il sera établi une formule unique de convention par les membres de la Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux et pour tous les bateaux affrétés à Dunkerque et prenant chargement à Dunkerque.

Art. 5. — La commission due aux courtiers fluviaux est fixée à 5 % (cinq pour cent) et les frais d'arrivée et de bureau sont fixés à 2 francs pour les bateaux dont l'affrétement produit un fret inférieur à 500 francs et 5 francs pour les bateaux dont l'affrétement produit un fret égal ou supérieur à 500 francs.

Art. 6. — Le tour de rôle devra être affiché à la vue de tous ; les mariniers pourront consulter ce tableau deux fois par jour à des heures fixées à l'avance par le président de la Chambre des courtiers fluviaux.

Art. 7. — La direction de tous les voyages devra être affichée sur un tableau spécial, à la vue des mariniers.

Art. 8. — Il sera fourni un compte détaillé de la commission, de l'arrimage et de la contre-assurance.

L'avenant devra être fourni à tous les bateliers qui en feront la demande, et cela à leurs frais.

Art. 9. — Les bateaux appartenant aux propriétaires de la marchandise, ceux de la Compagnie des Bateaux-Omnibus, dont le siège social est à Lyon, et ceux de M. Leduc-Nys, seront seuls exonérés de l'obligation de passer par le tour de rôle.

Art. 10. — Il est entendu que toute contestation entre la batellerie et les courtiers fluviaux sera portée devant la commission mixte d'arbitrage dont il est parlé à l'article 1er.

Art. 11. — Il est entendu que les rapports des courtiers fluviaux avec les bateliers sont placés sous le patronage du Comité général pour la défense des intérêts maritimes et commerciaux du port de Dunkerque, auquel il est donné par le présent contrat pleins pouvoirs pour faire observer les conventions qui précèdent.

Art. 12. — Le présent contrat aura une durée de cinq années.

Fait en triple exemplaire à Dunkerque, le 22 *septembre* 1904.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Revue économique internationale, nov. 1904.

Paul Léon. — La navigation intérieure en France.

Yves Guyot. — Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires. Chez Guillaumin, 1903.

Max Lambert. — Rapport des voies ferrées et des voies navigables. Thèse Paris, 1905.

Colson. — Transports et tarifs, 1898.

Louis Marlio. — Le Marinier. *Revue de Paris*, 1909.

Derome. — De l'hypothèque fluviale. Thèse Paris, 1908.

De Seilhac. — Les Mariniers du Nord et leur dernière grève. Chez Arthur Rousseau, Paris, 1905.

Statistique de la navigation intérieure, 1909. Paris, Imprimerie Nationale.

Journal Officiel : Annexe du 29 juillet 1909. Rapport de la Commission des voies navigables.

JOURNAUX

Organe des Intérêts Industriels du Nord.

Le Bulletin de la Mutuelle Transports.

La Revue Noire.

Le Réveil des Mariniers, rue Git-le-Cœur, Paris.

Le Journal de la Navigation, rue Condorcet, Paris.

Le Pénichien. } Ont cessé de paraître.
Le Journal du Pénichien. }

L'Étoile du Batelier, rue Carnot, Douai.

La Péniche, Dunkerque.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 5
1° Quelle conception s'est-on faite dans le passé du rôle économique des voies navigables 6
2° Réseau français actuel. Son trafic 11
3° Outillage de la batellerie. Ses transformations au XIXe siècle. Statistiques récentes. Nombre des mariniers et des bateaux 17
4° Les chemins de fer et la batellerie. L'utilisation du matériel de la batellerie est-elle parfaite ? Remède par la société coopérative de transports. Autres abus qu'elle supprimerait. Intérêt qu'offre l'exposé qui va suivre 21

CHAPITRE PREMIER. — La vie des mariniers 31

CHAPITRE DEUXIÈME. — Comment les mariniers acquièrent leurs bateaux 45
1° Achat du bateau 45
2° Le bail à demi-participation 57

CHAPITRE TROISIÈME. — L'affrétement. Du chargement et du déchargement 59

CHAPITRE QUATRIÈME. — Le budget du marinier 97

CHAPITRE CINQUIÈME. — Les syndicats fluviaux 103
1° Le Syndicat général de la Marine 104
2° Le Syndicat de la Batellerie 105
3° Syndicats formés entre mariniers 105
a) Syndicat de l'Alliance batelière 105
b) Le Groupement général des Batelleries française et belge 117
Le G. G. B. N° 1 117

Section I. — La grève de Dunkerque 131
Section II. — La grève de Douai 156
Section III. — Le Groupement Chavonin après la grève 170
Section IV. — La chute de M. Chavonin 184
Le G. G. B. N° 2 188
c) L'Union syndicale des Batelleries française et belge.. 196

CHAPITRE SIXIÈME. — La traction des bateaux. Les Coopératives de remorquage 199
Section I. — « Les Batelleries Réunies » 205
1° La Société de fait Masy-Dehier 206
2° La Société Mutuelle de Remorquage dite « Batelleries Réunies » 209
3° La Société de Remorquage « Batelleries Réunies » en commandite simple à capital variable L. Masy fils et Cie 221
Section II. — La Pénichienne 253

CHAPITRE SEPTIÈME. — La Société Coopérative de transports par eau Wattiau, Fernez, Bernard commandite simple à capital variable 257
1° But que se sont proposé les fondateurs 258
2° Formation de la Société. Son développement 259
3° Comment la Société fonctionne 262
4° Avenir de la Société. Aura-t-elle des imitateurs ? 269

CHAPITRE HUITIÈME. — Assurances mutuelles 271

CHAPITRE NEUVIÈME. — L'école batelière 277

CONCLUSION 281

ANNEXES 283
Annexe N° 1. — Formule d'un acte de vente de bateau 283
Annexe N° 2. — Convention d'affrétement 287
Annexe N° 3. — Convention du 22 septembre 1904 290

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 293